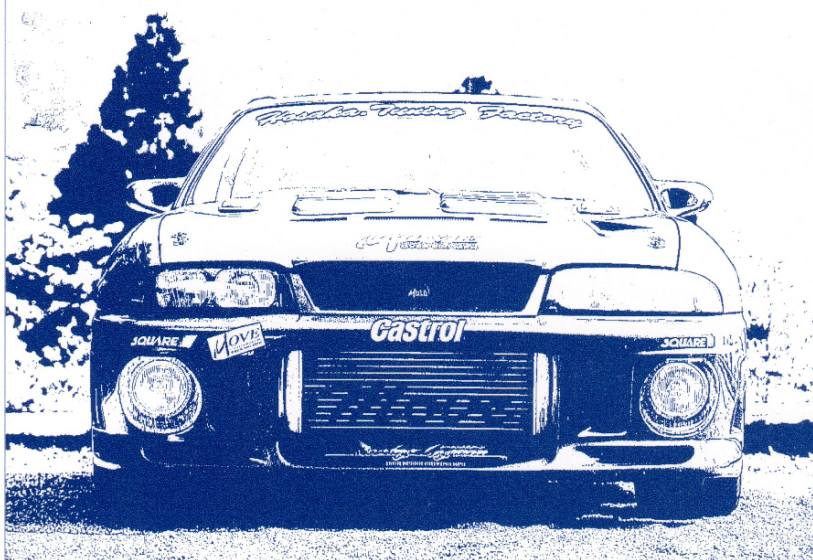
スクウェア公式 レーシングラグーン ファンブック
GALE A MOMENT
ゲイル ア モーメント
——最速の瞬間——
レーシングラグーン
Racing Lagoon
HIGH SPEED DRIVING RPG
SQUARE
[徹底取材]
フォーミュラニッポン、GT選手権で活躍する
2人の現役トップレーサーが語る
伝説は栄光へのプレリュード
〜脇阪寿一選手インタビュー〜
最速の彼方を目指して
〜金石勝智選手インタビュー〜

Racing Lagoon Fan Book

Racing Lagoon
HIGH SPEED DRIVING RPG

GALE A MOMENT

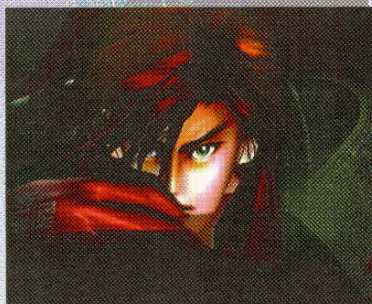
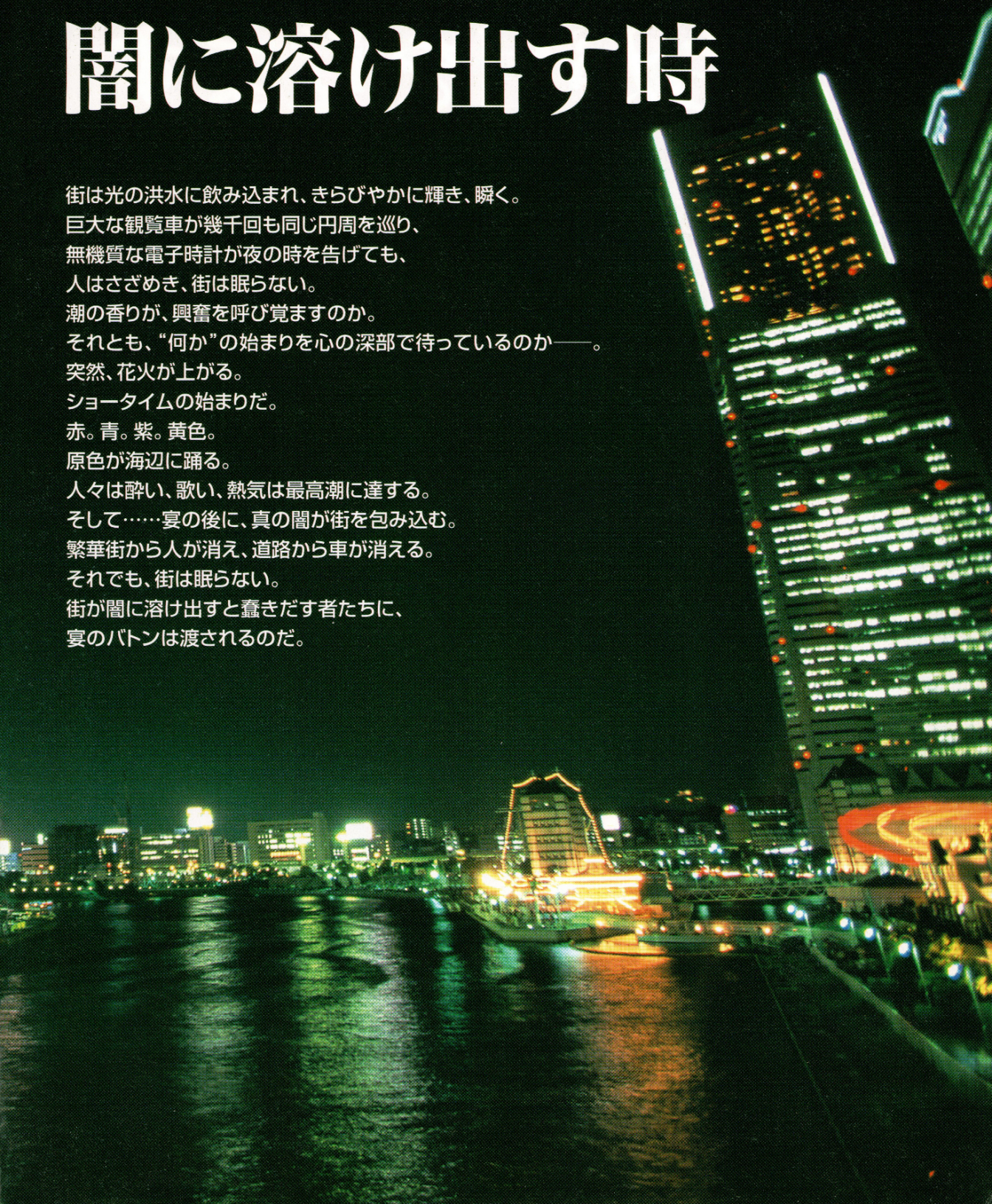
Published by DigiCube

Racing Lagoon
レーシングラグーン
HIGH SPEED DRIVING RPG

Factory

スクウェア公式 レーシングラグーン ファンブック

GALE A MOMENT

ゲイル ア モーメント

最速の瞬間

街は光の洪水に飲み込まれ、きらびやかに輝き、瞬く。
巨大な観覧車が幾千回も同じ円周を巡り、
無機質な電子時計が夜の時を告げても、
人はさざめき、街は眠らない。
潮の香りが、興奮を呼び覚ますのか。
それとも、“何か”の始まりを心の深部で待っているのか――。
突然、花火が上がる。
ショータイムの始まりだ。
赤。青。紫。黄色。
原色が海辺に踊る。
人々は酔い、歌い、熱気は最高潮に達する。
そして……宴の後に、真の闇が街を包み込む。
繁華街から人が消え、道路から車が消える。
それでも、街は眠らない。
街が闇に溶け出すと蠢きだす者たちに、
宴のバトンは渡されるのだ。

スピードに飢えた獣たちが目を覚ます

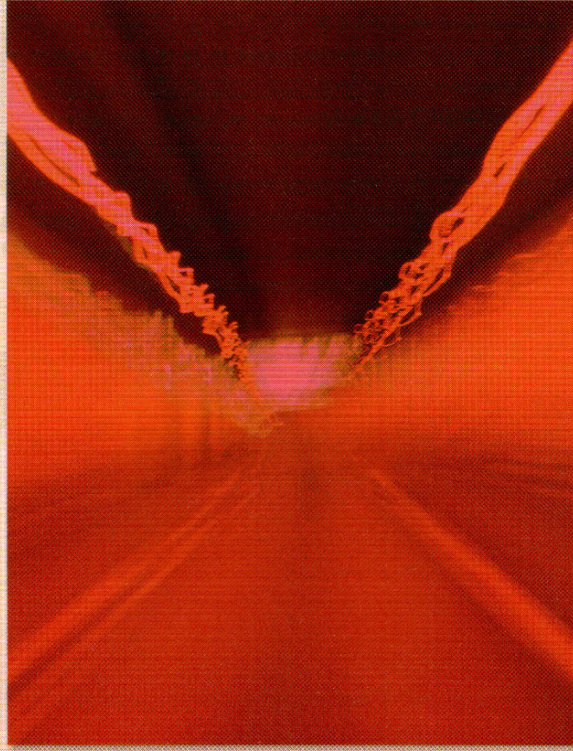
街の明かりがひとつ、またひとつ落ちていくと、目覚める獣たちがいる。
強力なヘッドライトが、夜のしじまを切り裂く。
甲高いエキゾーストノートが木霊し、
焼け焦げたタイヤとオイルの臭いが
白煙と共にあたりに立ち込める。
紳士淑女はお断りのパーティー。
彼らは光の橋を渡ってやってくる。
一直線に光の筋を残しながら。
彼らの生き方はごくシンプルだ。
スピード。
それが何よりの拠り所であり、全ての判断基準。
死と隣り合わせの危険なゲームにスリルを求める。
いつしかその深遠を覗き込みたい欲求に駆られ、
運無き者の命をも奪う。
そして、“何か”が始まる。

追いつこうとしても追いつけない、夢幻の領域。
見えない壁。
だが、その壁を越えていく者がいる。
誰も知らない未知の世界へ飛び込んでしまう者がいる。
アクセルを床まで踏み込む。ミッションを6速に放り込む。
景色が歪んでいく。
色が混ざり合い、揺らめき、後方にぐにゃりと流れ出す。
スピードの彼方にあるものは、狂気。
そして、エクスタシー。
怜悧に研ぎ澄まされた脳細胞の1つ1つに、悪魔が囁く。
“more speed”。
常人には到達できない向こう側で聞こえる甘美な囁き。
“最速”の冠を付けるものだけに与えられる至上の快感。
誰も追いつけない。
誰も越えられない。
──物語が、始まる。

そして、夜が動き出す

CONTENTS

■金石勝智選手&脇阪寿一選手

レースとテストで埋まったスケジュールの合間をぬって、
本誌のインタビューに応じてくれたお2人。
現在、フォーミュラニッポンと全日本GT選手権の
両方でチームメイトとして活躍中だ。
何か大きなことをやってくれそうな両選手の、
今後の活躍に期待しよう。

The LEGEND

伝説は栄光へのプレリュード

ある「約束」のために世界を目指す男

——脇阪選手のレースキャリアは91年のレーシングカートデビューからですよね。比較的遅めかなという感じがするんですが、カートの世界に興味を持たれたきっかけといいますか、この世界に入られた経緯は、どういったものだったのですか？

脇阪　実際にデビューしたのは18、19の頃なんですが、実は親父の知り合いに子供の頃から「自分とこの息子がやってるからおまえも乗れ」と言われてたんです。でも、それまでレースとかに興味なくて、避けてたというか逃げてた（笑）。せいぜい幼稚園のときにミニバイクに乗ったり、ゴーカートに乗ったりとか、そんな感じで。あと、中学のときにはモトクロスをちょこっとやって、高校に入ってからは単車に乗ってました。

——そうすると、小さい頃からスピードに対する興味みたいなものはあったんですか。

脇阪　興味といえるほどのものではなくて、エンジンが付いてると楽だとかそういう感じです。もともと出身が奈良ですから、スクーターで近くの山を登ったり下ったりとか、そういう遊び方をしてました。

——なるほど、10代後半までは、ホントに遊び感覚で“エンジンモノ”に乗ってらしたんですね。カートでデビューしてからは、何か心境に変化はありました？

脇阪　うーん、別に変化もなく、深刻にも考えてませんでしたね。遊びの延長で、気が付いたらお金をもらえてたというか……。ちょっと話が前後しますが、高校のときに単車で峠みたいなところに行って……。で、ポンと乗ってみたら、速かったんですよね。それでもう勘違いしてしまったんです。で、その勘違いの延長で今まできて、まだ誰も勘違いに気付かせてくれてないという（笑）。

——きっかけは高校時代にあったんですね。

脇阪　高校のときは、もちろんクルマじゃなくてずっと単車でしたけどね。うちの親父がものすごく厳しくて、いじったりとかは一切なし。全部ノーマルで、外観もピカピカにしてないと怒られますし、コケて傷なんか付けて帰ってきた日には取り上げられますからね（笑）。お陰で、峠で1回もコケることなく、タイヤから何から全部ノーマルで乗ってたんです。しばらくはそんな感じで楽しかったんですが、友達の事故があったりして考えたんですよ。こんなところで走っててもしょうがないな、単車のレースにでも出ようかな……と。そんな時に、カートに乗ってみんかって言われたんです。単車で速いんやからカートでも速いやろっていう感じで。それで乗せられたのがなんと最高峰のカートだったんですけど……僕は最初から速かったですよ。

——いるんですよね。いきなり速い人って（笑）。とこ

Juichi Wakisaka

1972年7月29日生。91年にレーシングカートでデビューし、
翌92年より全日本カート選手権に参戦。
96年には全日本F3選手権チャンピオンに輝いた。
97年よりフォーミュラニッポン参戦中。

べつに無茶した訳でもないんですが、それを繰り返してるウチになぜか有名になっちゃったみたいで……。

ろで、モータースポーツの世界では、まず自分の目標タイムを決めて、それをクリアしていくことでレベルアップしていくというトレーニングが一般的だと言われてますが、脇阪さんの場合は？

脇阪　目標タイムいうても、温度とか路面状況によってタイムが全然違うんですよ。だから僕の場合は自分で決めたタイムじゃなくて、その日一番速いやつを目標にして、朝は負けてても夕方に帰るときまでにはそいつのタイムを抜こう、という感じでやってたんですけど。もちろん、毎回クリアしてましたよ。人には負けない、抜かれたら必ず抜き返す、という心意気で。

——カートデビューされた時に、もう普通免許は取られてたんですか。

脇阪　取ってました。最初は、家にあったランドクルーザーに乗ってたんです。それで僕の実家は奈良なんですが、ウチの近所は夜遊ぶ場所が少ないんですよ。だからよくランクルで大阪まで行ってました。そのとき阪奈道路っていう道路を通るんです。行きは問題ないんですが、帰りは遊んで疲れてるんで少しでも早く帰って寝たいじゃないですか。それでチョット……だけ急いで帰ったりしました。べつに無茶した訳でもないんですが、それを繰り返してるウチになぜか有名になっちゃったみたいで……。

——スポーツカーでなく、4駆のランクルってことでインパクトもありますしね。

脇阪　インパクトはあったみたいですね。なぜだかみんなハザードをつけて退けてくれたこともありましたし……。別に煽ったりした訳じゃないのにですよ。

——そのランクルは結構いじったり？

脇阪　いや、まったくノーマルですよ。タイヤからなにから全部。でも、好みの問題もありますけど、僕はノーマルの方がアンダー気味で乗りやすいと思ってますし。

——ご実家がクルマ屋さんということは他にもいろいろと乗られたりしました？

脇阪　ええ、その中で僕がたまたまランクルが気に入ってたんですけど、他にもいろいろ乗りましたよ。例えばお客さんの家から廃車で引き揚げてくるクルマがあるんですけど、そういうクルマにもよく乗ってました。廃車前の検査に持っていくような状態のクルマ。そのお客さんに「ちょっと僕お金がなくてクルマないんで、その間乗っててていいですか？」とかいうと「いいよ、いいよ、乗っとけ」みたいな。もちろん任意保険にはちゃんと入ってましたよ。で、そういうクルマでも大阪へ遊びに行って、帰りはチョット急いで帰ってくると、なにせボロボロのクルマですし、タイヤなんか丸坊主だから限界が低くてすぐ滑りだして危ない危ない……。

——他にもその頃のお話で印象に残っているエピソードはありますか？

脇阪　とにかく廃車寸前のクルマばかり乗りまわしてましたね。あ、そういやそのとき、僕の友達で面白いことを言うやつがいまして。そいつは最速のコーナーリングだとか言ってガードレールにクルマを当てながら曲がると速いと言うんです。横っ腹をガードレールに当てて、ハンドルを切って、ガーッと回ってく。

——『レーシングラグーン』の中でもガードレールに当てながら曲がるテクニックが有効な場面がありますので、ゲーム中で参考になるかも知れませんので、詳しく教えていただけますか？

脇阪　そいつが言うには、気を付けなあかんのは、ガードレールが途切れているところ。そこにクルマを当てようとすると、当然、落っこちるから、それだけは確認しておかなくちゃいかんとのことです。そもそもこれは、マンガの話ですけどバイク乗っててガードレール蹴ったりしよるじゃないですか。それでクルマならどうかな？って考えたらしいのですよ。特にインを閉じられて一か八かでこの方法を使って抜いたら、相手はビックリするだろうな。なんてふたりで笑ってました。ただ、そんなこと、実現したら次の日にはクルマは解体作業をやってもらわなあかんってことになるんでしょうけどね。

——リスク大きすぎますよね。ゲームの中のテクにとどめておきましょう（笑）。しかし、頭のなかではシミュレートされた訳ですよね。怖いとか思ったりするんじゃないですか？

脇阪　そうですね……。弟（薫一さん。現在フォーミュラニッポン参戦中）と一緒によく走ってたんですが、後ろからパッシングされたりとかもするわけですよ。で、まあいろいろとあったんですが、そういう時って1つ間違えたら死ぬわけですよね。ヘタすりゃ相手も巻き込む。うちの親っていうのはものすごく厳しかったんで、事故は1度も起こしませんでした。確かに多少は無茶もしましたけど…。今思うと、そのころに集中力とかそういうのを養えたん違うかな。なんかこじつけっぽいですけど、それはほんまにあるんです。そのぐらいの頃に何を学べるか、何を体にしみ込ませるかで、その人間の将来は決まりますよ。若くて、無茶のきく

大事なのは「最後まで諦めない」という気持ち。ダメだと思ったら、そこで終わっちゃうんです。

時期に。例えばその時期に事故を起こしてビビってしまったら、そいつがレーシングドライバーを志してもダメです。絶対モノになりません。そういう意味でいえば、僕は何もなかった。ただ、「もうこれはあかん」と思ったことは何度でもありますよ。単車でもありますし、1つ間違えば事故ってたなっていうのもありますし。でも、最後まであきらめなかったら何とかなるもんです。

——それは例えばどのような？

脇阪　考えられへんとこからクルマなんかが飛び出してきたりとかね。自分がミスをして「もうあかん」というのはないですけどね。で、そういう時に大事なのが気合いと、最後まであきらめないという気持ち。やっぱり「もうダメだ」と思ったら本当にダメです。とにかく、最後の最後までダメだとは思わないこと。極端な話、当たってしもてはじめて「あかんかったな」というくらいの気持ちで。当たるまではそんなこと考えてませんし、当たる寸前まで「まだ何とかなるやろ」ぐらいしか思ってないです。

——続いてデビュー後の話を伺いたいんですが、レーシングカートを皮切りにして、92年から全日本カート選手権に参戦。それからも順調にステップアップされていかれたわけですが。

脇阪　順調でも何でもないですよ。正直な話、レースに対して真剣になったのは94年からなんです。それまでは、全日本であろうが何であろうが、友達との約束があったらそっちを優先してました。マシン自体も中古のエンジンと中古のタイヤを使っているような状態で、1年に1回表彰台に乗って自分をアピールできたらええかな、くらいにしか思ってへんかった。だから1年に1回表彰台に乗ったら、後のレースもう全部捨ててましたし。そのかわり最終戦まで勝たれへんかったら、最終戦はもう集中して、それで2位とか3位になって。で、そんな感じで参戦してたんですけど94年に自分のカートショップを作って、それからですね。本気になったのは。

——それで、その翌年の95年に全日本F3選手権でシリーズ6位、96年には同じくF3でシリーズチャンピオン、と目覚ましい活躍を見せるわけですね。そうやってどんどんステップアップしていく最中で、節目となったレースや出来事はありますか？

脇阪　そういうのは全然ないです。例えば僕がカートに乗ってると周りの人が、おまえはF3に乗れと。おまえはもうカート続けててもしょうがない、とかそういうことをいろんな人が言うんですよ。それで僕は調子に乗って、F3乗ってみたろかと。もし乗ってみてあかんかっても、大人になったときに「F3乗ってたんや」と自慢できたらそれでええん違うかなっていう感じで。で、F3に乗ったら乗ったで周りの人に、早く上へ上がれって言われて。だから別に、レーシングドライバーでプロとしてやっていこう、なんて思ったことはないですね。

——今もその辺の意識は同じなんでしょうか？

脇阪　今は国内のトップフォーミュラですし、カートとかの頃に比べて関わっている人数が全然違いますからね。だから、その人たちのために成績を残さなあかんって感じです。ただ、最近は違うことも考え始めてますけどね。というのは、今まではクルマに乗るのがほんと好きやったんですよ。とにかく好きだから乗ってて楽しくてやってたのが、だんだん僕に関係する人間が増えてきて、今度はその人らを喜ばさなあかんとか、そういうことも考えるようになった。で、最終的には僕の言ってることを通すために世界へ出ていかなあかんかな、と。フォーミュラニッポンもGT選手権も大事やけど、日本のレースにしか出ていない自分がほざいてたところで、そんなの大して気に留めてもらわれへん。やっぱり世界へ出ていってこそ……っていう。

極端な話、この世界というのは間違えたことを言ってても、実力さえあればそれが通るんです。で、いったんその“世界”を作ってしまえば後は僕の思いどおりに物事が動くじゃないですか。少し話が戻るんですが、カートをやってた頃のメンバーと、ちょっとした約束をしてるんですよ。その約束を守るためには、やっぱり世界へ出ていったりとかもせなあかんし。ちなみに去年、F1のテストをしたんですが、そのときは正直な話、それほど乗りたいとは思ってなかったんです。でも今年になって、それはちょっと違うなと思い始めて……。やっと、プロとしての意識が目覚めたというか、将来を見据えた戦いを始める気になりました。

——そのカート時代の約束っていうのは？

脇阪　94年に作ったカートショップというのは、うち

の親父のバックアップがあったんですけど、形としては僕と弟、それに今店長をやってる西島という男の3人で立ち上げたんですよ。実はこの3人とも全日本のカート時代のライバルなんです。で、僕と弟は上のカテゴリーへ上がるためにそのショップを使う。つまり、そのショップでいいマシンを作ってもらって、いい態勢でカートに臨むと。ショップを作った時点で、西島は自分が走るのを辞めて僕のメカニックになって、すべてを僕に捧げたんです。そのかわり将来、カートショップが独立してやっていけるようになったときには、店舗ごと西島が好きなようにして構わない。そういう約束をしたんです。で、その西島が口癖のように子供たちを育てたいと言うんですよ。例えば、才能があって「こいつは速くなる」ていう子が、お金がなかったりでカートを断念してしまう。そういうケースがたくさんある。それで、西島が言うには、俺はメカニックとしてやれることはやるから、後はお前らが道を作ってくれ、と。そのためにも、F1やインディの舞台に出ていって、とにかく名前を売らなあかん。そういうことを最近になって考えるようになったというか……まあやったろうかと。

——約束を守るために1つの明確な目標を持って、それに突き進んでいくと。

脇阪　そうですね。今までは、とにかくやりたいことをやりたいようにやっていた。自分のやりたくないことはやらなかったし、目の前にエサをぶら下げられても、そのエサを取るためのルートが気に入らなければ取りに行かなかった。でも、これからはそういうこともちょっと我慢してみようかなと思います。僕も今までは好きなことばかりしてきましたから、ちょっと大人になってみようかなと。それと、親父にしてもやっぱり、僕が世界に出ていくのを望んでるでしょうし。ここまでしてもらったら、行くとこまで行ったろう思ってるんですわ。

——力強いお言葉ですね。期待してます。ところで今年の春、テスト中に300キロで壁に激突されたことがありましたよね。

脇阪　痛かったです（笑）。

——そういう、我々には想像がつかない、時速300キロの世界というのはどういったものなんですか。

脇阪　時速300キロっていっても、公道での感覚とはちょっと違うんですよ。サーキットでの300キロって、そんな大したことない。最初の1周目は速いかなと思うけど、2周も3周もしてると、結構よけいなこと考えたりする。まあ、400キロ近くまでいけばまた話は別ですけど。この間はクルマが壊れてスピンしたんですけど、さすがに300キロ出てると、スピンしてから止まるまでの距離がやたらと長い。もう、1つの視野に入ってこないんです。あっちのほうでスピンが始まって、壁に当たって、クルマがバラバラになって止まってるのがはるか向こう、みたいな。

——そういうときって、恐怖感って？

脇阪　あまり何も考えてなかったです。「うわっ」とか思った次の瞬間に「ドン」となって「痛い」と思ってましたから。で、早よ出ないとメカニックが心配するな、出たろ出たろと思って、ハンドル外して起き上がろうとしたんです。でも、背中を強打してたから息が全然できなくて、足とかも全部打ってて出られなかった。そしたら、オーバーなことにみんな来てしまって。

——いつも周りの方を気遣ってるんですね。そんなに痛いのに、まずはメカニックが心配するからっていう考えが浮かぶなんて。

脇阪　それが自然だと思いますよ。やっぱり、自分の信頼してるメカニックと一緒に仕事してたらそうなります。クラッシュして帰ってきて「おまえ、なにやってん」って言われるのと、クラッシュして帰ってきて謝られるのとでは、全然その信頼関係が違うってことじゃないですか。その時のクラッシュにしても、僕のミスって最初から思ってる人間なんていてないです。当たって帰ってくると「なんかクルマ壊れたか？」ってまず聞いてきますし。もちろん、僕もメカニックに「おまえのミスやないか」なんて言わないですし。そういう人間関係

サーキットでの300キロっていうのは、そんな大したことはない。2周も3周もしてると、結構よけいなこと考えたりする。

伝説は栄光へのプレリュード 脇阪寿一

恐怖を克服できなければ、小さくまとまって走るしかない。相手に攻めてこられると思わず避けてしまうんですよ。

ってやっぱり、命をかけて仕事をしている以上は大切ですしね。メカニックもそういう気持ちで働いてると思う。若いメカニックの中には、何にも考えんとネジ締めてる奴いてますけど（笑）。やっぱりこの世界でずーっと生きてきて、死んだ人間も見てきている人っていうのは違いますね。特に、メカニカル・トラブルでのクラッシュとかあったときのメカニックの落ち込みというのは、ものすごいですよ。それをやっぱり気遣ってあげないと、立ち直れないんじゃないかなと思うときありますから。

——レースっていうのは、そういうギリギリのところでやっているわけじゃないですか。だから、一歩間違えれば300キロでクラッシュしたりする。正に危険と隣り合わせの職業だと思うんですよ。そういう、恐怖感をコントロールするやり方っていうのは何かあるんですか。

脇阪　僕もその辺よく考えるんですけどね。僕と近かった人間が、僕がレース始めてから2人亡くなってるんですよ。そういうときにやっぱり、怖いのかなどうかなって考えて。もし怖いって感じ出したら僕はそれ以上伸びないのかな、とか夜1人になったりすると考えるんですよね。考えて考えて、もうレースやめようかなって思う日もあるんですけど、次の日になったら忘れてたりね。今回は乗りたくないな、と思うこともあるんです。だけど、サーキットに行ったら、そういうのはなくなりますね。どうやってはよ走らしたろかなとか、そっちのほうを考えてしまうんで。

それと僕の周りに心配性な人間が多いから、それに感化されてかちょっと弱気になることもあるんですが、根っこの部分では「自分は大丈夫やろ」と思ってるのかもしれない。最後まであきらめへんかったら、命を落すような事故でも自分は入院ぐらいで済むかな、ぐらいに。よっぽどのアクシデントで、モノコックがぐちゃぐちゃになったりしたら僕でも死ぬでしょうけど。とにかく、恐怖をコントロールできないと、やっぱり速く走れないと思ってますし。

——恐怖をコントロールするために必要な資質というのはあるのでしょうか？

脇阪　まず、モータースポーツを好きであることが一番ですね。死ぬかもしれへんのに、嫌いなことなんかやってられへん。それと、勝利の味をある程度味わえる環境にいること。幸い僕は年に何回かは優勝の喜びを経験させてもらってますが、それがないとやっぱりつらいと思う。たいがいのドライバーは自分が一番やと思ってるから、負けたらもちろん悔しいですし。それと僕は経験ないですけど、チームから「おまえ、もう来年使わへん」とか言われたらきついと思うんですよ。そういった人間は、恐怖を克服できないかもしれない。で、克服できなかったら自分の中で小さくまとまって走るしかない。そうするともう遅いんですよね。終わってしまうんですよ。時速数百キロの世界で、誰かがパッと攻めてきたらついのけてしまうんですわ。

——変に物わかりがよくなってしまうと、もう速くは走れない？

脇阪　うん、そうでしょうね。走る以上、やっぱり闘争心を持ってないとだめです。あと、やっぱり冷静に考えられる頭がないとだめですね。レース中は心拍数が160ぐらいまで上がりますから、頭に酸素が行かない。レースっていうのは、そういう過酷な状況で、いかに物事を素早く考えて判断できるかを争う競技やと僕は思ってるんです。そもそも、レース中に操作するものといえばクラッチとブレーキとアクセルとハンドルとシフトレバー、これくらいしかないんですよ。F1になったらもう、アクセルとブレーキとシフトレバーしかないんです。それだけで争う競技なんですよね。まあ、F1やったらクルマの違いもありますけど、それであれだけの差が出るわけですから。自分の気持ちをどう持っていくか、どれだけ冷静になれるか、どれだけ考

えられるか……ね、レースって頭の競技のような気がせんでもないでしょ。

——脇阪選手の中で、自分を冷静にしたりとか、勝つための精神コントロールで何か心掛けているところってありますか。

脇阪　ない（笑）。ありませんね。でも、仲間がそばにいたら心強いです。

——なるほど。さっきのお話にあったように、絶対信用できるメカニックであるとか……。

脇阪　うん。メカニックもそうですけど、友達が応援に来たりとかすると「ちょっとこいつの前でええとこ見せようかな」とか考えて、絶対にあきらめへん理由を作って走れる。昨日のレース（フォーミュラニッポン第2戦）でも、スタートしてすぐに後ろから追突されてタイヤがパンクしたんですけど、最初の周回の頃はパンクしたなりに、後ろから来るクルマをちょっと抑えたろかなと考えて。で、抑えられるだけ抑えて、後ろに誰もいなくなってからタイヤ交換しに入ったんです。

　レースで自分のポジションがあるときって、ある程度守りながら走ってしまうんですよね。でも、そうじゃない人間……例えばシューマッハなんかが速いのは、とにかくすべてのラップで攻めきって走るからだと思うんです。で、僕もそのへんを見習って、タイヤ交換をした後まだ30ラップぐらいあったんですけど、全ラップ予選アタックのつもりで走った。結果的に、ラップタイムは驚異的やったらしいんですけど。そうやって、自分に課題を与えれば最後まであきらめずに走れる。

——確かファステストにコンマ何秒かまで迫ってたんですよね。ところで、ゲームの世界の話になるんですが、このゲームに登場するキャラクターの多くは何かにとりつかれたかのようにスピードを追い求めて、中には途中で事故を起こしてしまう人物も出てきます。そこでお聞きしたいのですが、脇阪選手にとっては“スピード”とはいったい何なのでしょうか。

脇阪　まず、公道についていえば僕の場合は完全に移動手段と捉えてます。どこかへ行くとしても、ちょっとでも速く着けばそれだけの時間が稼げる。例えば、急いで15分早く行けるとしたら、その15分余裕にほかのことできるじゃないですか。そのためのスピード。そういう感覚ですよね。一方、レースの場合はスピードそのものよりもタイムが気になる。ただ、アメリカのオーバルコースなんかだとタイムで表示したり平均マイルで表示するんで、ちょっとスピードっていう感じになると思いますけれども。基本的に、人ができへんことを自分がする優越感にひたるというか、そういう感じじゃないですか。

——最後になりますが、脇阪選手の夢というか最大目標は……。

脇阪　さっきも話したんですけど、やっぱり世界に出て、知名度を上げて、カート時代の約束を果たしたい。約束を果たしたときに、みんな驚きよると思うんです。「あいつやりよったあ」みたいな感じで。で、その優越感にひたる（笑）。それに、やることやったらその後は楽やと思う。っていうのは、周りが勝手に動いてくれるじゃないですか。レースの世界ってのはそのへん、ほんまに典型的。成績がいいときは周りにウワーッと人が集まる。で、ちょっと悪くなったらだれも来ない。そういうときに来てくれるのはメモしといて、この人は大切にって（笑）。これは内緒なんですけど、秘密のメモがあるんです（笑）。まあそれはともかく、目を離さずに俺を見とってくれ、ってとこですかね。

「スピード」とは、公道に関していえば移動手段。レースの場合は、人にできないことをする優越感かな。

■DRIVING MACHINE
LOLA B99/51 MF308

己のすべてを走りに賭ける男

赤碕　翔

BLR所属

[Final Night後某日。ベイラグーン埠頭にて収録]

——正直なところ、何から聞けばいいのか戸惑っているんですが……。とりあえず順を追ってお話を伺いたいと思います。まず、赤碕さんが公道デビューなされた「Crimson moon night」についてなんですが。

赤碕　紅い月の夜か……。あの日、俺がもしあの場所に行ってなかったら、その後の出来事も変わっていたかもしれない……そんなことを考えたこともあったが、今となってはどうでもいいことだ。ただひとつ言えるのは、あの夜がすべての物語の幕開けだったってことさ。

——確かに、あの日から横浜の夜はにわかに騒がしくなり始めましたね。

赤碕　ああ。まるでジェットコースターにでも乗せられたかのようだった。藤沢先輩が横浜最速の座につき、それに反発した本牧のヤツらが鈴木を拉致……何とか奪い返したら、今度はリヴェンジレースだっていう。そして、俺とのレース中に沢木が……。

——あれは、悲惨な事故でした。

赤碕　悲惨……か。確かにそのとおりだな。だが、あの時の俺は、そんなふうに客観的に受け止められるわけもなかった。つい数日前に走り屋としてデビューしたばかりなのに、バトルの相手が目の前で事故を起こしたんだ……。俺は、どうすればいいのかわからなかった。だから、藤沢先輩に会いにいったんだ。あの人と話せば何かわかるような気がして……。そして、聞いたのさ。横浜最速伝説の存在を。

——その時は、伝説をすぐに信じたのですか?

赤碕　信じたってわけじゃない。ただ、伝説の男を超えるって息巻く藤沢先輩の姿を見てたら、自分が走る理由をみつけられたような気がしたのさ……。

——その理由とは?

赤碕　走るのに理由なんてねえ……それが理由さ。

——なるほど。なかなか深い言葉ですね……その後、チームの横浜GP代表にも選ばれ、沢木さんの事故を吹っ切れたかに見えた赤碕さんを、さらに新たな悲劇が襲うことになるわけですが。

赤碕　難馬さん……。今さらこんなことを言っても仕方ないのはわかってるんだが、代表決定戦の時にブロウしたのが難馬さんのエンジンじゃなくて、俺のエンジンだったら……。そうすれば、難馬さんは念願の横浜GP出場を果たして走り屋を引退、今頃は例のGSの店長にでも収まってたかもしれねえ。それが、あんなことになっちまうなんて……。

——難馬さんに最後に逢ったのは赤碕さんだったというウワサがあるのですが。

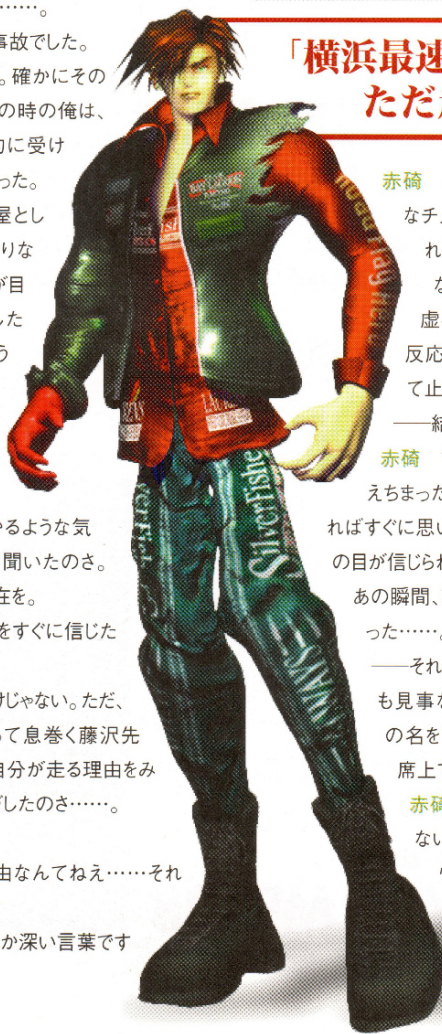
「横浜最速」の座を守るため ただ走り続けるだけさ

赤碕　ああ。それまで見たこともないようなチューンのマシンに乗ってたんだ。それと、見たことないのはマシンだけじゃなくて難馬さん自身も同じだった。虚ろな目をして、何か言ってもまったく反応しねえんだ。本能的に、どうにかして止めなければと思ったんだが……。

——結局その後どうなったんですか?

赤碕　ブッちぎられて、そのままどこかへ消えちまったんだ。あの走りは、今でも目をつぶればすぐに思い出すことができる。とにかく、自分の目が信じられないようなキレた走りだったんだ。あの瞬間、難馬さんは間違いなく横浜最速だった……。

——それでも、赤碕さんは横浜GPの決勝でも見事な走りを見せて、一躍走り屋としての名を高めるわけですが、その祝勝会の席上で突然の乱心……。

赤碕　「声」が……頭の中に、俺じゃない誰かがいることに気付いたんだ。怖かった。自分が自分じゃなくなったみたいで……気が付いたら、拳が勝手に動いて藤沢先輩を、殴

BLRのメンバー。BLRのリーダー藤沢一輝から譲り受けた86-Levを駆るが、メカに詳しくないため手は加えていない。飽きっぽく非常にクールな性格で、あまり感情を表に出さないタイプ。趣味は特になし。18歳。

ってた。山田の話じゃ、俺は涙を流してたらしい。

——普段は感情的な姿をあまり見せない赤碕さんだけに、周囲はかなり驚いたようですね。

赤碕　そうだろうな……。ただ、あの時は初めて「声」を聞いて動揺してたんだ。そして、その日の夜明けのバトルで藤沢先輩がクラッシュ……俺は、横浜最速の名を継ぐことになったのさ。それも、まったく望んでもいなかった最悪の方法でな……。

——周囲の方々は当時を振り返って、この頃から赤碕さんの様子が変わり始めたと言っていますが。

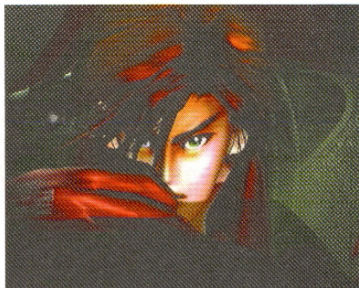
赤碕　無理もないさ。俺の中に、何者ともわからねえヤツがいるんだ。そいつは、余計なところでしゃしゃり出てくるクセに、こっちが何か聞こうとすると黙りこんじまう……。そりゃあ、ハタから見れば、ネジの狂っちまった可愛そうなヤツに見えても仕方のねえことだろうな。

——横浜最速の座についたにも関わらず、その後の赤碕さんは横浜を離れて箱根や北海道などに遠征されていますが？

赤碕　すべては「声」の正体を知るためだった。「声」の指示に従っていろんな場所へ行くうちに、その正体がおぼろげに見えてきたんだ……。「声」は『10年前の最速の男』だった。

——え!?　そんなバカな……そもそも、10年前の最速の男は死んだという話では……。

赤碕　伝説は、そこら辺のことまで触れてなかった。俺もそんな戯言をすぐに信じたわけじゃないが、自分なりに調べるうちに、その伝説ってヤツの真相が見えてきたのさ。そう、WON-TECのD-Projectだ……。

——D-Project……悪魔の計画。

赤碕　俺たち走り屋が追い求めていた『横浜最速伝説』なんてものは存在しなかったんだ。すべてはWON-TECという巨大企業が、金儲けのために作り出した幻想に過ぎなかったのさ。そして……すべてわかったんだ、俺が何者なのかってことも。俺は、10年前に走り屋たちの事故に巻き込まれた名も無き走り屋……。であると同時に、D-Projectとはまったく無関係に最速の座を守る、正真正銘の「横浜最速の男」だった……。

——赤碕さんが……10年前の伝説の男……。

赤碕　そういうことだ。藤沢先輩が追い求めていた最速の男は何てことはない、すぐそばにいたってわけさ。

——それにしても（しばし絶句）……。これで赤碕さんは10年前と現在にまたがる、時を越えた「横浜最速の男」となったわけですが、これからはどうされるおつもりですか。

赤碕　そうだな。何しろいろんなことがありすぎたから、しばらくは走りから遠ざかる……と言いたいところなんだが…藤沢先輩が戻ってくるまでキッチリ走り込んどかないとな。勇気あるヤツらのパッシング、楽しみにしてるぜ。

DRIVING MACHINE　86-Lev

藤沢から譲り受けた最初のマシンはライトチューンされたカスタムカー

赤碕が最初に乗るマシンは藤沢から譲られたもので、エンジンが藤沢によってチューンされている。そのため、普通の86-Levのエンジンと比べると、パワー、トルクともアップしている。またパーツに、2000～6000回転での加速力を向上させられるマフラー、『EXT-65』を装備しており、エンジンの能力を十分に引き出しているのだ。走り屋としてデビューしたばかりのマシンとしては、上手にチューニングされていると言えるだろう。

SPECIFICATION

MAX POWER	126.3ps/7000rpm
MAX TORQUE	15.8kgm/5000rpm
CURB WEIGHT	995kg
PWR	7.9

赤碕翔語録

「伝説が蘇る夜…か……くだらねえ」

走り屋としてのデビュー戦直前に山田とかわした会話の中で言うセリフ。山田は10年前の事故が起きた夜と同じ紅い月の夜であることに怯えるが、冷めた赤碕は何も感じないようだ。

「……冗談じゃねえ」

赤碕の口癖。自分の意にそぐわない出来事が起きた時に言う。何に向かうにも真剣になる性格のため、細かな事でも冗談としては流せないようだ。当然、彼にジョークは一切通用しない。

「こんなに気持ちのいいものだなんてこと」

石川から助け出した鈴木に「ありがとう」と言われた時の素直な感想。人間としての感情に乏しかった赤碕だが、これをきっかけに、他人を思いやる気持ちを持つようになる。

「……俺は俺自身として走りてえ……」

藤沢の前哨戦で、箱根DDの山崎とバトルをする時に感じた心の声。走り屋として目覚めはじめた赤碕は、前座であることに不満を持つ。このセリフ以降、藤沢に対する複雑な思いを募らせることになる。

「俺はもう一度走る…俺自身の感情で……」

“声”に支配されつつあった赤碕が、その“声”から逃れるために持った強い感情。自分自身に誓うことによって、過去の最速伝説の呪縛から逃れようとする気持ちがよく表れている。

「俺はアクセルを踏み込む最速の彼方へ」

自分の過去を知る人物を求めて、北海道に向かう途中につぶやくセリフ。この時の赤碕は最速を目指しているわけではない。心の中に眠る10年前の記憶が最速を求めているのだろうか…。

ストイックなまでに走りを追求する男

藤沢一輝

BLRリーダー

[Final Night後某日。横浜国際病院にて収録]

――まず、藤沢さんが衝撃的な勝利をおさめた「伝説が甦った夜」についてお伺いしたいのですが。

藤沢　あの夜は……ウソみたいに大きい真っ赤な月が出てて、そのせいかチームのみんなもギャラリーも普段より興奮気味だったな。そんな中で俺だけは、なぜか恐ろしいくらいに冷静だった。といっても冷めていたわけじゃない。精神は明らかに高揚してるのに、芯は凍ったように冷たい、そんな不思議な感覚だった。レース自体も完璧だったと思う。とにかく、異様なほどに集中力が高まって、クルマの一挙一動が手に取るようにわかる……まるでクルマと一体化したような状態だったんだ。気が付いたら、俺は辻本以下を大きく引き離してゴールしていた。正直なところ、呆気なかったな。

――ギャラリーにとっては鳥肌が立つような走りだったんですが…ご本人は冷静だったというわけですね。では、あなたの走りのモットーについてお聞きしたいんですが、"感じるままに走る"というのは具体的にどういうことなのでしょうか?

藤沢　理論とかテクニックは確かに必要かも知れないが、本当に大切なのはそんなことじゃない。自分の心と身体だけを信じて走る――それが一番重要っていうことだ。つまり、頭でゴチャゴチャ考えて走るんじゃなく、もっと本能的な部分で感じたままに走る…そういう意味だ。

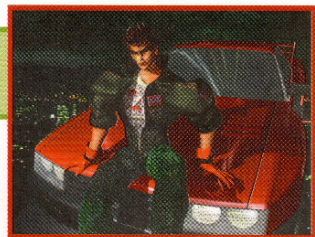
――あなたの走りを荒っぽいとか攻撃的すぎると評する人達もいるかと思いますが、その辺については?

藤沢　他人がどう言おうが俺には関係ないし、それが俺のスタイルだ。攻めきれずに後悔するくらいなら、たとえ後で後悔することになっても可能な限り攻める。それだけのことだ。

――では最後に、これからの藤沢さん自身とチームが目指していく方向についてはどのように。

藤沢　一連のゴタゴタでチームは崩壊状態だが、みんなの気持ちはひとつだと思う。そう、この横浜でこれからも走っていきたいという気持ちは、な。いつになるかはわからないが、またみんなでこの街を走る……感じるままに走るときが来ると、信じている。

ただ感じるままに走ればいいのさ

BLRの頼れるリーダー。中学・高校は札付きの悪だった。煙草と喧嘩、暴走行為に明け暮れ、ついたあだ名が『狂拳・藤沢』。しかし、箱根で織田にタイマンで負けてからは更正し、人間的にも成長した。23歳。

RS2000 tb

DRIVING MACHINE

ストレートでは無敵の強さを誇る高速仕様マシン

シャシーとボディはRS2000のものであるが、エンジンは『FZ-24F-SPL』という、藤沢オリジナルカスタム。高速重視のノーマルのものと比較すると、幅広い回転数での加速力重視になっており、パワーとトルクが向上している。パーツは、大型ターボ2つと低圧縮ピストンを組み合わせているため、高速でも群を抜いた加速力を持つ。BLRのリーダーにふさわしい、完璧なセッティングのマシンだ。

■SPECIFICATION

MAX POWER	419.2ps/6500rpm
MAX TORQUE	46.2kgm/6000rpm
CURB WEIGHT	1190kg
PWR	2.8

「安心しろ。全員まとめて、かまってやるぜ!」

NR本牧とのバトル直前に、辻本たちのゴタクを退けるときのセリフ。強気な発言の中に、自分の実力に対する自信と、BLRリーダーとしてのプライドが満ちているのがわかる。

「明日から逃げたかった…遠くへ…速くなれば…」

赤碕とのバトルで事故を起こした直後に明かした心の内。普段は強気な藤沢だが、実は頭の中に聞こえてくる"声"に怯え、それから逃れるために最速を目指していたのだ。

努力に努力を重ねて速さを身に付けた苦労人　難馬恭司

BLR所属

[5th Night。横浜市内某所にて収録]

――走り始めたのはお兄さんの影響だとか?

難馬　ああ、そのとおりさ～。今のクルマを買ったのも、横浜じゃ有名なSEVEN乗りだった兄貴の影響だしな。兄貴は結局死んじまったけど……速かったぜ～。

――やはりロータリーにはこだわりがあると?

難馬　燃費はよくないけどな～、やっぱロータリーはいいぞ。正直なところ、最初の頃はようやく買ったクルマが可愛すぎてあんまいじってなかったけどな。でも、スタンドでバイトしながらいろいろ覚えて、少しずつ手を加えていったんだ～。俺は、藤沢先輩なんかと違って走りの才能に恵まれてるわけじゃないからな。だから、地道にクルマをいじって、ひたすら練習して速くなる……そんなやり方しかできないのさ～。

才能だけがすべてじゃないはずさ

――では、難波さんの理想とするドライビングとは?

難馬　そうだな～。とりあえず、ライン取りにはかなり気を使ってるかな。ただ、基本的にはとにかく走り込んで身体で覚えることが一番大事だと思ってんだ。実際、俺はそうやってそこそこ速くなってきたしな～。才能があるヤツは確かに速いけど、それだけじゃない……努力で速くなることもできるってことを証明したいんだよな～俺は。

――そうした意気込みで臨んだ横浜GPの代表決定戦だったんですが、不慮のマシントラブルで失速……。

難馬　（しばらく沈黙）あれは……ショックだったな。俺は、あのレースに賭けてたからな～。バイトが終わってから家にも帰らず、そのまま朝まで走り込む……そんなことを何日も何日も繰り返してたんだ。仕事中もイメージトレーニングばっかりやってたもんだから、お釣りを間違えてお客さんに怒られたり……。とにかく、横浜GPに出場することだけ考えてたんだ～。最初からライバルは赤碕だと思ってたし、練習どおり走れれば勝つ自信もあったんだ。それが、あんなことになっちまうとはな……。

――本当に残念でしたね。

難馬　ああ、さすがに今回ばかりは俺も信念が揺らぎそうになったさ～。努力だけじゃ才能を超えられないのか……そんな不安が頭をもたげてるんだ……。

Kyoji Nanba

BLRのNo.2。走り屋だった兄のあとを追うように同じ道を進んだ。マシンを大事にしているため、ハードなチューンはしていない。走りの才能は乏しかったが、持ち前の努力で今の実力を身に付けた。20歳。

DRIVING MACHINE　Seven-RX

無駄な改造がされていないシャープなマシン

苦労して手に入れたマシンだけに、あまり改造が施されていない。エンジン自体にターボが付いているものの、新たにターボを追加することもなく、ブリッジポートにアルミホイール、そしてセミレーシングタイヤと、通好みのパーツを装備している。中・高速での加速力はなかなかだが、装備の貧弱さは隠し切れない。そのぶん難馬は、ドライビングテクニックでフォローしているようだ。

■SPECIFICATION

MAX POWER	241.9ps/6500rpm
MAX TORQUE	29.3kgm/4500rpm
CURB WEIGHT	1289kg
PWR	5.3

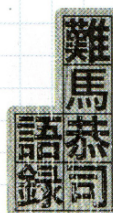
難馬恭司語録

「ただ車が好きでな～……いじってると楽しくてな～」

なぜ自分が走り屋をやっているのか、その理由を素直に言葉にしている。難馬にとって走りとは、速くなることではなく、クルマとのコミュニケーションをとるための手段なのだ。

「同情されるとよけいにくやしいじゃねえか」

沢木が藤沢と辻本のタイマンの前哨戦の相手に、自分を指名しなかったことへの心情が顕著に出ている。走り屋としての自尊心と赤碕への気遣いが、複雑に入り交じっているのだ。

走りの世界の中で少年は逞しさを増す

走り屋への憧れはあるがまだまだ経験不足の少年

山田健三

BLR所属

[5th Night。名も無き公園にて収録]

──のっけから不躾な質問で申し訳ないんですが、なぜ走り屋チームに入られたのしょう。ほかにもっと、のめり込めるような趣味はなかったのですか?

自分の可能性ってものを試したいじゃんか

山田　(ややムッとして)いきなりそんなこと聞くなんて失礼じゃんか～。でも、やっぱそう思うよな。俺もさ、自分が走り屋っていうガラじゃないことくらいわかってるんだ。でも俺、小さい頃からクルマが好きでさ、何とか免許取って苦労してCVC買ったらさ、やっぱり自分の可能性っていうのかな、試したくなるじゃんか?　走り屋たちの街……横浜に住む者としてはさ。昔から、フォーミュラに出るのが夢だったし。

──なるほど。最初からあきらめていちゃダメだということですね。では、チームに入ってから運転に自信は付きました?

山田　痛いところ突いてくるじゃんか～。自信があるっていったらウソになるけど、自分なりに努力はしてるよ。何しろ、ベイラグーンレーシングってば横浜を代表するチームの1つじゃんか。その名に恥じないような走りを身に付けないと……思ってはいるけど、なかなか上達しないんだよね。でも、クルマもこれからどんどんいじっていくし、とりあえずチームのみんなに置いていかれないようになるのが目標かな。

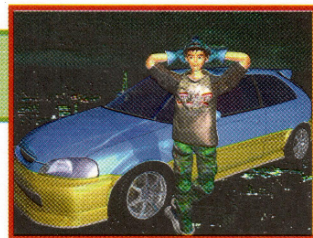
──ずいぶんと謙虚な目標ですが……がんばってください。ところで、この間の横浜GP代表決定戦では赤碕君に次ぐ2位と健闘されたようですが。

山田　あのときは、難馬さんのマシンがリタイヤして転がり込んできたような2着だったし……正直、複雑な気持ちだったよ。レース後の落ち込んでる難馬さん見てたら、なんか涙が出そうになっちゃってさ。俺って、レースといえるようなレースはあれが初めてだったじゃんか。これまでは、ただ楽しいから走っていたんだけど、走りってのはそれだけじゃないということ……勝負の厳しさというものを初めて思い知ったんだ。

──なるほど。走りは遊びじゃない、と。それから、走りに対する意識に変化はありましたか?

山田　ずいぶん変わったと思う。それまでの俺ってば、なかなか速くならない自分にいじけてた部分があったんだけど、それって甘えじゃんか。だから、このままじゃいけないと思って……自分をごまかすことは一切やめようと決意したんだ。先は長いけど…俺が横浜GPの表彰台の真ん中に立つ日が来ても驚くなよな。

Kenzo Yamada

BLRのメンバー。CVC1600を苦労して手に入れた。しかし走り屋としての才能には、まったく恵まれなかったようだ。時速40km/hでのポンピングブレーキで交通ルールを守る、清く正しい(?)走り屋。18歳。

CVC1600

DRIVING MACHINE

設定を知らない山田らしいマシンコンプリート

7500回転で最も力を発揮する高速型のエンジンに、1000～5000回転での加速力を向上させるマフラーを組み合わせたマシン。もちろんパワーを引き出す効率は悪く、登場するすべてのマシンの中で最悪のマシンコンプリートだ。そこが山田らしいとも言えるのだが。ボディカラーやサスペンションは山田オリジナルのものだが、それもマシンの性能を向上させているとは言い難い。

SPECIFICATION

MAX POWER	164.1ps/7500rpm
MAX TORQUE	15.6kgm/7500rpm
CURB WEIGHT	1137kg
PWR	5.4

「おれ……逃げ足だけは藤沢先輩より速いじゃんか!!」

NR本牧のメンバーに囲まれ、その場から逃げ出す時に言うセリフ。逃げ足"だけ"と自嘲しているあたり、普段の走りのテクニックが全然ダメなことを悟っているのだろう。

「仲間がいれば励まし合ったり元気づけあったり…」

BLRを抜けるか抜けないかで悩む山田が、気持ちをはっきりさせるために、自分に対してこうつぶやく。結果として、仲間の大切さを改めて知り、チーム脱退を思いとどまる。

走ることより メカに興味深々の少女

鈴木由佳
BLR所属

[5th Night。大観覧車にて収録]

――クルマ以外にもいろいろ趣味をお持ちのようですが、あえて走り屋チームに入られたのは?

鈴木　免許を取ってクルマを買ったまではいいんだけど、いざクルマのことを勉強しようとしたら、周りに詳しい人がいなかったの。ほら、やっぱり自分の可愛いクルマのことくらい、ある程度は知っておきたいじゃない?

女の子はそんなこと知らなくていいっていう人もいるけど、やっぱり自分のクルマだもんね。

それで、足手まといになっちゃうかなと思いつつも、チームに入ることにしたんです。

可愛いクルマのことくらい 知っておきたいじゃない?

――チームの印象はどうでした?

鈴木　走り屋っていうと少し怖いイメージがあったんだけど、入ってみたら全然そんなことなかった。みんな、走ることに対してすごく純粋っていうのかな。クルマをいじってるときなんか、普段は見せないような真剣な顔しちゃって……そういう姿見てると、男の子っていいなあって思ったり。

――最近では、走ることよりクルマのメカ自体に興味をお持ちだとか?

鈴木　そうなの。チームのみんなが走りに対してマジメに取り組んでるのを見てたら、わたしも何か手伝いたくなっちゃって、今いろいろと勉強してるところ。パーツショップのおじさんに話を聞いたり、有名な走り屋スポットを見学したり……。

――ところで、チームに入ってからこれまでに何か印象に残ったことはありますか?

鈴木　1度だけ、怖い思いをしたの。確か、藤沢さんが横浜最速の座についた次の日だったかな。レースに負けた腹いせに、本牧の跳ねっ返り連中が暴走して……わたし、さらわれたんです。顔見知りの人たちだったから安心してたら無理矢理クルマに乗せられて……。怖かった。でも、ある人のことをずっと念じてたら、本当に助けにきてくれたの。あのときは、感激だったな。それまでの恐怖なんて吹っ飛んだもん。

――その「ある人」というのが……

鈴木　そう、赤碕よ。こっちがお礼を言ってるのに相変わらずの仏頂面で。でも、その顔見てたら「この人のために何かしたい」なんて思っちゃったんだ。あ、なんか照れるからここカットね(やや赤面して)。

BLRのマスコット的存在。クルマのメカニズムに興味を持つ、ちょっと変わった女の子で、メカニックになるのが将来の夢。そのため、ボディショップムラオカでバイトを兼ねて日々修行に励んでいる。18歳。

Yuka Suzuki

DRIVING MACHINE Micro-GT

女の子らしくディティールの可愛らしさを追求

小型で軽量のボディに120馬力のエンジンを積んだ、加速力を重視したマシン。女の子らしく、街で乗るのに便利な小回りの効く設定になっている。ターボなどは一切装備せず、ECUとサスペンション、そしてハンドメイドマフラーという組み合わせだ。ボディカラーはピンクに近いブラウンで、可愛らしさをアピールしている。BLRの紅一点、鈴木にお似合いのキュートなマシンだ。

■SPECIFICATION

MAX POWER	124.5ps/7000rpm
MAX TORQUE	14.1kgm/5000rpm
CURB WEIGHT	744kg
PWR	6.0

「赤碕がう〜んと速くなったら 隣に乗せてね」

赤碕に対する本心を2重3重のオブラートに包んで言葉にしている。本当は赤碕のマシンの助手席に座りたいだけなのだが、無理に条件を付けているところに女心が表れている。

「うん! 待ってる! わたし、待ってるから」

過去を知るため危険を承知で箱根に行こうとする赤碕に、何があっても横浜に戻ってきてほしいと願う鈴木が、勇気を持って口にしたセリフ。赤碕を心から信じているのがわかる。

ひたすら走ることで男は自らを磨く

クルマ以外のことには全く興味のない生粋の走り屋 辻本アキラ

NR本牧所属

[Final Night後某日。本牧埠頭にて収録]

――横浜最古の走り屋チームのリーダーとして、様々なチームが乱立する現在の横浜についてどう思われますか?

辻本　あまり歓迎すべき状況とはいえないな。ウチも横浜制圧を目論んでいた時期があって、それなりにうまくいってたんだが、藤沢がベイラグーンレーシングを作ってからはそれも難しくなっちまった。走り屋としてのアイツの実力は認めるが、正直なところ、余計なことをしてくれたなっていう気持ちはある。そのへんがあって、ウチと藤沢のところはライバルってことになったワケさ。ただ、そういう関係っていうのも緊張感があって意外と悪くないんだけどな。

――先日のバトルでは、その藤沢君に負けて"横浜最速"の座を返上することになってしまいましたね。

辻本　(口惜しそうに)ああ、完敗だった。あの夜のあいつの速さは、何というか……尋常じゃなかったな。これまでは、どっちが勝つにせよその差はわずかなものだったんだが、あのときはついていくのが精一杯だったんだ。無謀としか思えないスピードで次々とコーナーに入って、完璧なコントロールで立ち上がっていく……あいつは、すべてのコーナーでそれをやってのけたんだ。RSの後ろ姿が、俺の目には悪魔に見えたよ。

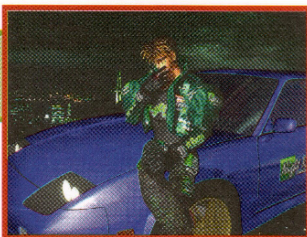
――そして、そのリヴェンジレースが行われるはずだった夜に、チームNo.2の沢木君が事故に……。

辻本　(しばし無言)。あれは……今まで生きてきた中で一番ショックな瞬間だった。沢木が最終コーナーでガードレールに突っ込むのを見た瞬間、頭の中が真っ白になって……。周りにいた奴らの話では、沢木のところへ駆け寄って何やら叫んでいたみたいなんだが、ぜんぜん記憶がないんだ。気付いたら病院の前で、崩れ落ちそうになる俺の肩を藤沢が支えてくれてた。俺が沢木をチームに誘ったりしたから……。沢木も含めて、みんな、楽しいから走ってたはずなのに、なんであんなことになったのか……。

――沢木君の事故は気の毒でしたが、入院中の藤沢君が戻ってくるまでは、あなたが横浜の走り屋たちをしっかりとまとめていくことになりますね。

辻本　ああ、そのとおりだ。ここで俺が走るのをやめても、沢木は喜ばないだろうからな。横浜の走り屋たちの灯は絶対に消さねえ。それが沢木への餞別だ。

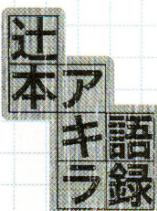
横浜の走り屋の灯は絶対に消さない

NR本牧のリーダー。チューンの腕前は確かなものがあり、特に足回りのセッティングにこだわりを持っている。しかし、アンダーステアでテールスライドを決める彼の走りを理解できる者はいない。22歳。

X1800 turbo　DRIVING MACHINE

藤沢のRSを上回る最高出力を持つパワーマシン

藤沢とのタイマンには惜しくも敗れてしまった辻本のマシンだが、そのスペックはRS2000を凌ぐ。その原動力は、エンジンに装備した2つのツインターボだ。中速で力を発揮する『Double Impact』と、高速での加速力を大きく向上させる『Venus&Mars』の組み合わせはかなり強烈。最高速度の上限をアップする『Hi-Tech』も装備しており、高い水準でバランスがとれたマシンだ。

■SPECIFICATION

MAX POWER	429.5ps/6500rpm
MAX TORQUE	51.8kgm/5500rpm
CURB WEIGHT	1236kg
PWR	2.9

「コースレコード塗り替えるぜ 沢木に捧ぐ最高の見舞いの品だ」

沢木が事故で入院してしまったあとに、港が見える丘公園で、藤沢との会話中に言うセリフ。沢木が元気になるために何ができるのか、走り屋の辻本は本能的にわかったのだ。

「俺は細かいこと考えない 無心で走るタイプだからな」

"声"が聞こえるか心配する赤碕に、「聞こえないな…」から続けて言うセリフ。ドライヴィングテクニックではなく、本能で走るタイプの辻本らしさがよく出ている。

気合いを何より重んじる熱血的なファイター

沢木　誠

NR本牧所属

[1st Night。本牧埠頭にて収録]

――まず、沢木さんのドライヴィングスタイルについてお聞かせ願えますか？　危険すぎると評されることも多いようですが。

沢木　おう、そうらしいな。でもよう、俺はテクニック云々っていうのは正直なところよくわからねえ。俺のドライヴィングっていうのは、そうだな……たとえ先が見えないブラインドコーナーでも腹をくくって突っ込んでいく……そういうやり方だ。で、こうすれば、例えば相手がビビってスピードを落とした時にその分だけリードできるってワケさ。わかりやすいだろ？　ただ、度胸のないヤツにはオススメできないけどな。

――なるほど。腕と度胸に自信がなければできない、豪快なやり方ではありますね。では、ちょっと難しい質問かもしれませんが、沢木さんにとって「走り」とは何でしょう?

沢木　そんなの全然難しくなんかないぜ。答えは簡単、「すべて」だ。俺たち横浜の走り屋にとっては走りがすべてなのさ。例えばチーム同士でモメたとしても、決着は腕力じゃなくてレースで付ける。それが俺たちのスタイルってワケよう。それと……これは辻本には内緒にしておいてほしいんだが、俺は横浜統一とかそういう話にはあんまり興味ねえんだ。要は、速いヤツはカッコいいし、速くないヤツは速くなればいい、それだけのことでよう。

――先日のレースで辻本君が敗れ、横浜最速の座が藤沢君に移ったことについては何か?

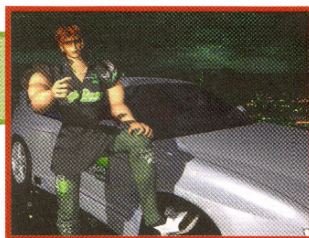
俺にとっては走りがすべてなのさ

沢木　おう、すごかったぜ藤沢の走りはよう。俺も辻本も、とにかくついてくだけで精一杯だったからな。とんでもねえスピードでコーナーに突っ込んでくRSのテール見てたら「俺は今、伝説が生まれる瞬間に立ち会ってる」なんて思ってゾクゾクしちまってよう。ただ、今回は負けたがこれで終わりじゃないぜ。倒す相手は強いほど面白いからな。

――では最後に、今後の目標などありましたらどうぞ。

沢木　そうやって改めて聞かれると照れちまうけど、とにかく速くなること……それしかないな。いつになるかわからないが、この俺が横浜最速の座についたら、また取材に来てくれよな。

Makoto Sawaki

NR本牧のNo.2。テクニックではなく気合いで走るタイプの熱い男。危険度の高いオーバーステアを激しく好む。しかし、その熱さとは裏腹に、恋愛小説とアイドルが好きという意外な一面も持つ。20歳。

DRIVING MACHINE　Sil-14Q

コーナーでのドリフトに独自の力を持つマシン

エンジンの基本性能が低いため、それを定番の大型ターボと低圧縮ピストンの組み合わせで補っている。それでもストレートでは置いていかれがちだ。しかし、このマシンが本領を発揮するのはコーナー。沢木専用ブレーキパッド『Jackknife』はテールを流しやすくするため、独特のドリフトを生み出し、Rのきついコーナーでも楽々と曲がっていく。峠道などで力を発揮するタイプだ。

■SPECIFICATION

MAX POWER	232.8ps/6500rpm
MAX TORQUE	26.9kgm/5500rpm
CURB WEIGHT	1225kg
PWR	5.3

「なれや……赤碕………横浜最速に…」

タイマン中に事故を起こした沢木は、息も絶え絶えに、赤碕に向かってつぶやく。横浜最速の夢を、自分が認めたライバル赤碕に託したのだ。これが沢木の最期の言葉になった。

「気合い！　気合い!!　気合い!!!　それでAll Right!!」

沢木が教えてくれる、コーナーを曲がる時のコツ。「おう！　コーナーの秘訣は3つのKよ!」から続く秘訣の部分がこのセリフに集約されている。多くを語る必要はないだろう。

走り屋の道を踏み外した悲しきアウトロー

NR本牧 **石川圭介**

Keisuke Ishikawa

NR本牧のメンバー。両親が離婚、そして貧乏というつらい幼少期を過ごした。子供の頃から勉強は苦手で、特に中学時代の英語の成績はオールウェイズ1。19歳。

いつか見た夢は現実という名の壁に跳ね返されて……

ある日、辻本のX1800にちぎられたのをきっかけに走り屋の世界に入る。だが、走りの才能には恵まれておらず、チームの双璧である辻本や沢木には及ぶべくもない。厳しい現実に対する苛立ちからか、BLRの鈴木由佳を拉致するなど極端な行動を取ることが多く、やがてWON-TECのD-Projectに荷担するようになる。要注意人物。

DRIVING MACHINE

GRA-Si

3000～6000回転で力を発揮するマシン。エンジン自体は中・高速が得意だが、マフラーで中速域での加速力をさらに向上させている。

MAX POWER	183.6ps/7500rpm
MAX TORQUE	18.5kgm/6000rpm

石川圭介語録

「今夜のリヴェンジレースは ショータイムになるぜ……」

弟の真介としている会話の中で聞こえてくる。実はただの口癖だったのだが、目立ちたがりの圭介らしく、いちいち大げさだ。

石川真介 NR本牧

DRIVING MACHINE

CVC1600

車重に対してパワーが足りず、そのために加速力を失っている。ECU等を装着によりフォローはしているが、その効果は気休め程度しか出ていない。

MAX POWER	184.2ps/7500rpm
MAX TORQUE	17.6kgm/7500rpm

外見で誤解されやすいが本当は気弱な少年

Shinsuke Ishikawa

NR本牧のメンバー。ボディショップムラオカに置いてあったCVCを、山田と取り合った過去を持つ。それがきっかけで、山田とは気の合う仲間になった。18歳。

仲の良かった兄弟はそれぞれ違う道へと進み始める

兄を追うようにナイトレーサーズ本牧に加入。派手な外見に反して気が弱く、これまでは何につけても兄の後をついて回ることが多かった。しかし、正しい走り屋の道からだんだん外れていく兄についていけなくなり、兄の元を離れる決意を固める。横浜最速伝説を巡る一連の動きが終結する寸前に横浜を離れ、その後の行方は不明。

「…ありがとな…。オレ、一生忘れないぜ… ……おまえや山田のこと……」

兄の考えに付いていけなくなった真介が、すべてを赤碕に話す時に感謝の気持ちを込めて言う。本当は気弱な性格だったのだ。

ヤンキーから走り屋へと転身した女戦士

元町Queen's **立河　唯**

Yui Tachikawa

元町Queen'sのリーダー。元ヤンキーで、川崎と同じ暴走族に所属していた。その時、チームの中は旗持ちをしていたほどの女傑で、現在は中華街を根城にする。20歳。

レディース仕込みの根性で走りの頂点を目指す

元々はヤンキー出身だが、今や横浜の走り屋シーンになくてはならない存在。レディースチーム「元町Queen's」を率いるだけあってその実力は高く、横浜GPの予選では唯一の女性選手ながら見事な健闘を見せた。また、楠木蒲生が提唱した「関東最速UNIT」にも参加を要請されたが、あまり興味は抱かなかったようだ。

DRIVING MACHINE

Wagon660R

見た目は軽自動車だが、軽量ボディに260馬力オーバーのエンジン設定、さらにスーパーチャージャーの装備で、中華街では無敵の強さを誇る。

MAX POWER	260.3ps/7000rpm
MAX TORQUE	27.4kgm/5000rpm

「さすがだね、赤碕。じゃあ、あたしと リターンマッチといこうじゃないか」

ドラッグレースで1度赤碕に敗れた立河が、再戦を挑む時のセリフ。勝ち逃げは許さない、プライドの高さがうかがえる。

バイトと走り屋を両立させる今どきの女の子

元町Queen's **三原葉子**

Yoko Mihara

元町Queen'sのメンバー。制服に憧れてJOHNNY'S元町でウェイトレスをしている。仕事が終わっても制服のまま街へ出かけてしまう、まさに『歩く看板娘』。18歳。

可憐な走り屋アイドルは可愛いお嫁さんに転身？

キュートなルックスが魅力の、横浜の走り屋シーンにおけるアイドル的存在。いつも着ているだけあって制服の着こなしは完璧で、彼女見たさにJOHNNY'Sを訪れる固定客もいるほどだとか。北横浜との交流戦に参加するなど、走りに対しても熱心だったが、先日「可愛い奥さんになりたい」と宣言して引退。悲しんだファンは少なくない。

DRIVING MACHINE

Wagon660R

中華街には不向きな高回転型のエンジンを搭載しているが、それをスーパーチャージャーで補っている。加速力重視したマシン。

MAX POWER	209.1ps/8000rpm
MAX TORQUE	22.3kgm/3000rpm

三原葉子語録

「そう！　今晩のバトルでぜ～ったい!!!!
沢木クンに勝ってほしいのだ」

沢木とのバトル直前の赤碕にする頼みごと。本当は沢木のことを憎からず想っているが、それが表に出るのは恥ずかしいようだ。

男らしい一発勝負を好むサムライ

川崎鉄史 桜木町GT

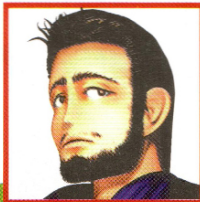
DRIVING MACHINE

Cancer3000改

『Carbon-Zokky』に『YOROSHIKU』と、完全に族車仕様になっている。見た目とはうらはらに軽量化されているため、短い直線が得意とする。

MAX POWER	380.2ps/6000rpm
MAX TORQUE	49.5kgm/5500rpm

Tetsuji Kawasaki

桜木町GTのリーダー。怖い顔と口調で誤解されがちだが、実は面倒見のいい頼れる兄貴的な存在。立河とはヤンキー時代からの親友で、元暴走族の特攻役。21歳。

父親とは無関係に独自の走り屋道を突き進む

暴走族あがりで、現在は自分の走り屋チームを率いているという点は立河唯と同じ。基本的にゼロヨンレースが専門だが、通常のレースにおける実力もかなりなもので、横浜GP予選にも出場した。ヤクザである父親とはあまり干渉を持たずに生きてきたが、自分が賭けレースの「馬」として見られていることには気付いていない。

「これからはワシらもライバルとして
やっていかねばならんな」

横浜GPを後日に控えた川崎と立河の会話。2人は同じ暴走族に所属していた戦友同士、川崎はレースに備えてけじめをつける。

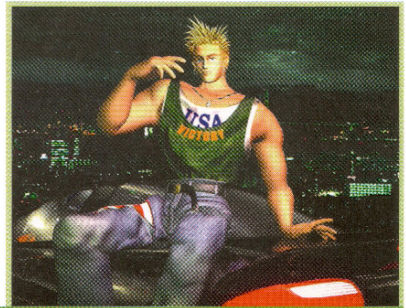
あくまで研究の対象として走りを追求する男

高島VR **フレディ・ロバーツ**

Freddie Roberts

高島VRのリーダーでアメリカ人。心理学専攻の大学院生で、トゥルースとラッシュの2人とは古くからの知り合い。不慣れな日本語の話し方はわざとらしい。21歳。

チキンレースを題材に人間の心理を分析する

論文「The Fear in Driving_High」を書くにあたり、生の資料を得るべく自ら走り屋の世界に入った変わり種。陽気なアメリカンとして振る舞っているが、内心では常に冷静に周囲を分析している。WON-TECのトゥルースやラッシュとは古くからの知り合いだが、彼らに助力を求められても決して応じなかった強い信念の持ち主。

DRIVING MACHINE

Danger-V8

車重は1500kgをオーバーしており非常に重いが、その車重をものともしないエンジン『5000E』の大トルクのおかげで、驚異的な加速力を持つ。

MAX POWER	291.0ps/5000rpm
MAX TORQUE	46.4kgm/3500rpm

「こっちのレディのほうがずっと
チャーミングね！　SEE YOU!」

ナンパシケインで大成功したフレディが、赤碕がナンパした女性を見て一言。ナンパの実力に裏打ちされた強気なセリフだ。

虎口美春 箱根DD

激しいドリフトを身上とするパワーファイター

Miharu Koguchi

箱根DDのリーダーで、現箱根の皇帝。過去に藤沢を負かしたことがある唯一の走り屋で、非常にワイルドな24歳。また、親戚の女の子が北横浜にいるらしい。

走り一筋だった男もいつしか恋に目覚める

「紅の月の夜」に横浜BLRの藤沢一輝が横浜最速の座についたことにより、かつて藤沢を破った唯一の男としてにわかに注目を集める。しかしその後、箱根に乗り込んだ藤沢と地元で再戦し敗れた。走り一筋の無骨な男だが最近、京都の美人姉妹チーム「WEST-RR」の椎名京香と恋に落ち、遠距離恋愛を楽しんでいるらしい。

DRIVING MACHINE

X1800SP

400馬力を超えるパワーを持つためコーナーリングが苦手だが、ワインディングサスの『TigerFoot』を装着することでフォローしている。

MAX POWER	404.6ps/6500rpm
MAX TORQUE	52.4kgm/4500rpm

「道はただそこにある。俺が走るその先に…俺が走るから、道があるんだ」

藤沢のリベンジを受ける時のセリフ。箱根の皇帝として君臨する、その高度な実力があるからこそ、言えるセリフだろう。

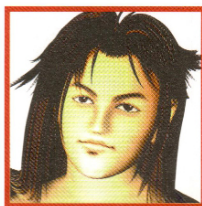
クルマと女の子に目がない軟派な走り屋

箱根DD 山崎リョウ

Ryo Yamazaki

箱根DD唯一の美形。クルマと女のどちらも大好きだが、どちらを選ぶか聞かれたら迷わず女をとると答えるナンパな性格の21歳。

箱根を出て念願のナンパシケインに行くのはいつの日か

虎口率いる「箱根DRIFT DANCERS」で走りを修行中だが、色恋とは無縁のチームカラーには辟易しているようだ。虎口には歯が立たないがそれなりには速く、自身でUnofficialレースも開催している。だが、それゆえ箱根を離れることができず、憧れの場所である横浜のナンパシケインで腕試し、という願望は未だに実現していない。

DRIVING MACHINE

Celine-S3

峠には不向きと思われる高回転型のエンジンを積んでいるが、全回転域での加速力を向上させるマフラーによって弱点をカバーしている。

MAX POWER	271.3ps/7000rpm
MAX TORQUE	28.7kgm/6000rpm

山崎リョウ語録

「助手席には、僕につりあうかわいい女の子しか乗せない主義なんだ」

ウィンディで最初に会った時に、このようにのたまう。外見どおり、ナンパな性格であることがとてもよくわかるセリフだ。

加東源児 箱根DD

レインドライビングを得意とする峠の走り屋

Genji Kato

箱根DDの切り込み隊長。雨の降る夜に第3京浜に現れ、クルマの色と風貌から『3京の黒い悪魔』と呼ばれている。19歳とは思えない顔で、女にはまったくもてない。

名前は浸透しているが速くなるのはまだこれから

巷では「3京の黒い悪魔」などと呼ばれているが、その走りは荒削り。先日、箱根で行われた藤沢VS虎口のリターンマッチでも最下位を喫しており、まだまだこれからの人材といえそうだ。自分がもてないことを気にしている風があり、そうした邪念を振り切って走りに専念できるようになれば、もっと速くなるかもしれない。

DRIVING MACHINE

SW-2000G

パワーが弱いためストレートこそは苦手だが、中回転型エンジンとワインディングサスの力で、峠では無類の強さを発揮する。

MAX POWER	206.6ps/6500rpm
MAX TORQUE	23.3kgm/6000rpm

「へっへ……負け犬のまま、逃げてもしょうがねえだろってな」

赤碕が藤沢に対する思いを変化させるきっかけとなった言葉。相手の弱い部分を突く、ネチネチとした言い回しが加東の持ち味だ。

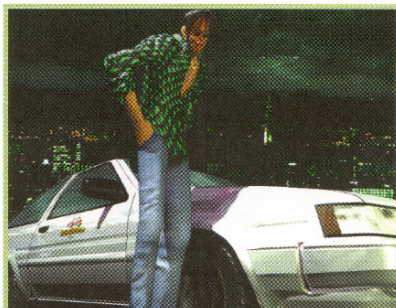
木下圭壱 箱根DD

走りで有名になることを夢見る男

Keiichi Kinoshita

箱根DDのメンバー。自称『ドリキン』だが、虎口にはまったくかなわない。将来、レーサー兼タレントになることを夢見ている。桜木町GTに兄がいるらしい。18歳。

有名チームにいながら走り屋としての意識は低め

せっかく箱根という場所にいながら、強い相手に挑んでいくのではなく、もっぱら弱い相手ばかりつけ狙うタイプの走り屋。名の通ったチームにいることで満足しているのか、自らの走りを高めようという気概にやや欠けているようだ。本人には気の毒だが、走り屋タレントになるという夢を実現するのは難しいかもしれない。

DRIVING MACHINE

86-Thunder

ワインディング用ECUとワインディングサスを装備した、箱根の峠専用とも言えるマシン。コーナーリングを非常に得意とする。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

木下圭壱語録

「HAKONEのドリフトキングたあ オレ様のことだぜっ!!」

箱根の峠で山田をいじめながら、尊大に自己紹介をする。自分のことを"オレ様"と言うあたり、典型的なチンピラタイプだ。

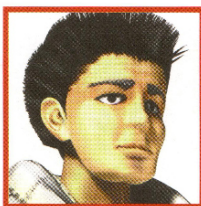
情に厚い昔気質のチューニングショップオーナー

高橋九弐輝

Kuniteru Takahashi

箱根のチューンショップ『WINDY』のオーナー。非常に涙もろいおっさんだが、チューニングの腕は確かなものがあり、「箱根に高橋ありき」と言われるほどだ。32歳。

かつての走り屋は箱根の名チューナーへと転身

10年前の最速の男を知る数少ない人物の1人。現在は走り屋を引退しているとはいえ、走るのをやめたわけではなく、自分の庭のような箱根でならそこらの走り屋にはまだ負けない。ただし、先日の横浜GP優勝マシンを手がけたことで全国からチューンの依頼が舞い込み、当分は本業に専念する日々が続きそうだ。

DRIVING MACHINE

Zeta2400

旧型故に、本来はパワー、トルクともに低いと思われるが、高橋のカスタムにより現行車をうならせるほど戦闘能力がアップしている。

MAX POWER	399.4ps/5500rpm
MAX TORQUE	54.5kgm/5000rpm

高橋九弐輝語録

「表彰台におまえが乗ればオレの中で なにかがすっきりと片づく……」

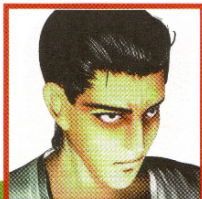
横浜GPに出場する赤碕に、自分がカスタムしたマシンを託して言うセリフ。Diabloとの因縁を断ち切りたい心情が汲み取れる。

織田真学

目前に迫った死をみつめながら走る男

Manabu Oda

元箱根の皇帝で藤沢の走りの師匠。昔、湾岸で30typeRを駆り、同じく首都高を走っていた等々力とともに『関東の2トップ』と呼ばれていた。バツイチの33歳。

一度は引退した"皇帝"が再び箱根に姿を現す

かつては、湾岸の走り屋なら知らぬ者はいない名うての30typeR乗り。しかし、ある時を境に箱根へ移住し「箱根の皇帝」として君臨する。後に虎口に敗れてからは走りをやめていたが、不治の病にかかり、残り少ない人生を完全燃焼させるべく現役復帰。先日行われた新旧の皇帝対決では、衰えることのない速さを存分に見せつけた。

DRIVING MACHINE

Evo-2000G

コレといったチューニングはされておらず、アルミホイールにウイング&エアロを付けている程度。エンジンのパワー頼りのマシンだ。

MAX POWER	280.3ps/6500rpm
MAX TORQUE	38.0kgm/3000rpm

織田真学語録

「俺は走りきる。限界の重力のなかで 自分の生きる力を噛み締めながら」

自分がじきに死ぬことを知った織田が、残り少ない命の使い道を悟った瞬間の言葉。走りに生きた者は走りで死ぬのが本望なのか。

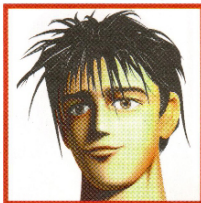
「関東最速UNIT」の夢が破れた後は禁断の領域へ

C-1 RS 楠木蒲生

Gamou Kusunoki

C-1 RSのリーダーで23歳。等々力の走りざまに心酔している。ホームグラウンドである首都高C-1で、極めて報酬の高い非公式レースを開催している。

「関東最速UNIT」の夢が破れた後は禁断の領域へ

自らもチームを率いているが、それだけでは飽きたらず、チームの枠にとらわれない「関東最速UNIT」を提唱。しかし彼の期待に反して賛同者は少なく、目論見は完全に失敗に終わる。その後、WON-TECをバックにつけ、NR本牧の石川圭介と共に、一部の走り屋たちに対して不穏な動きを見せ始める。要注意人物の1人。

DRIVING MACHINE

33type-R-C

かなりの重量級マシン。しかし、強力なエンジン『R26B-TT33』のパワーとトルクが、その重さをものともしない走りを見せつける。

MAX POWER	395.5ps/6000rpm
MAX TORQUE	54.3kgm/4500rpm

楠木蒲生語録

「オレたち走り屋は、クルマという鋼鉄のWEAPONで武装したSTREET WARRIORだ」

『関東最速UNIT』に赤碕を参加させるための誘い文句。純粋に勝敗にこだわる戦士としての気持ちが、楠木を狂気の道へ誘う。

等々力鳥司 元世田谷RS

最速の名を冠したまま走りをやめた男

Choji Todoroki

かつての湾岸最速の男で、C-1 RSの前身となった世田谷RSの元リーダー。東京・埼玉・千葉・群馬の各エリアを統合する、関東最速グランドチャンプ。現在37歳。

DRIVING MACHINE

Elephant

2000kgオーバーの超重量級マシン。そのため徹底的な軽量化が施されている。500馬力に近いパワーによる走りは周囲を圧巻する。

MAX POWER	488.3ps/5500rpm
MAX TORQUE	63.6kgm/5500rpm

10年前の「関東最速」の男が首都高に復活

10年前に最速の男とバトルをしたことのある男。関東最速という地位にありながら、横浜最速伝説が終結した「紅の満月の夜」に走り屋を引退した。最近では、気が向くと首都高に繰り出して、およそ走り屋とは無縁のクルマと見て勝負を挑んでくる若僧たちを、次々とバックミラーの彼方へ置き去りにしているという。

等々力鳥司語録

「知らなくても、生きていける。走りの世界にはな…そういうことがあるんだ」

赤碕に詰め寄る楠木を、走りの先輩としての貫禄で制止した。横浜最速伝説がもたらした悲劇を知る等々力の、重みのある一言だ。

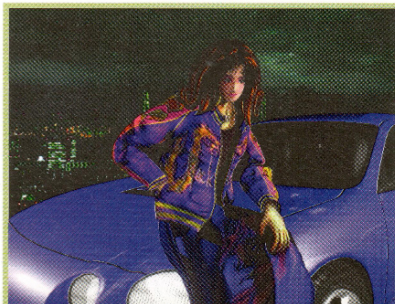
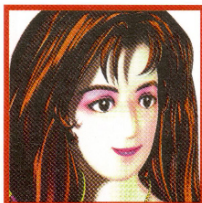
可愛さとしたたかさを合わせ持つ女性

横須賀BK 青山菜々子

Nanako Aoyama

横須賀BKの元リーダー。楽しい事を企画・実行する行動力は誰にも負けないが、のめり込み過ぎて、周囲が見えなくなることもある。少々惚れっぽい性格の20歳。

チーム建て直しに没頭しすぎたあげくの暴走

資金難の為、活動を停止しているチーム「横須賀Black Knights」を再生すべく、Unofficialレースを開催するなど、活発な活動を展開。だが、チーム再生の思いが強すぎたのかそれだけでは飽きたらず、WON-TECと共謀して走り屋たちを次々と同社に提供し始める。いわば仲間を売ったに等しく、一部から横浜追放の声もあがっている。

DRIVING MACHINE

Celine-FOUR

エンジン回りのチューンが、ほぼ完璧に施されている。そのため1400kg近い重量ながら、PWRは約3kgと驚異的な低さを誇るマシン。

MAX POWER	460.7ps/6000rpm
MAX TORQUE	55.0kgm/6000rpm

青山菜々子語録

「UnOfficialRACEを主催してチームの再結成の費用をかせいでるってわけ」

青山が赤碕をUnOfficialRACEに誘うために言ったセリフ。明るい言い方の中にも、資金難に苦しむ青山の心情が垣間見える。

走りになると性格が変わる良家のお嬢様

Kyouka Shiina

WEST-RRのメンバーで京都出身。妹に誘われて走りはじめるが、その才能は妹よりも上。普段はおっとりした性格だが、走りになると冷静沈着な攻めを見せる。19歳。

関西の美人姉妹チームが関東で鮮烈デビュー

関西からはるばる遠征してきた32type-R乗りの美人姉妹の姉。走り屋チームのステッカー狩りが趣味という妹の遥に引っ張られるようしてに関東にやってきた。要は体のいい道場破り的な存在なのだが、2人が美人姉妹ということもあって関東の走り屋たちには意外と好意的に迎えられているようだ。また、見た目もさることながら、運転技術も走り屋達に挑むほどの腕の持ち主であり、横浜GPでは決勝にまで駒を進めるほどの実力を持っている。GP終了後も箱根や横浜の名だたるチームと交流戦を繰り広げた。

椎名京香 語録

「うち、あの髪の長いのタイプやわ。捜してた男って感じや」

京香の虎口に対する第一印象。妹の遥は悪趣味だと言うが、京香の気持ちは勢いを増していき、めでたく2人は結婚するのだ（P91参照）。

WEST-RR 椎名京香

DRIVING MACHINE

32type-R

中速での加速力を向上させるECUとマフラーを装備した、中高速を重視したマシン。Cカータイプのため、安定性は抜群である。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

椎名　遥 WEST-RR

DRIVING MACHINE

32type-R

姉の京香とまったく同じチューンをしたマシン。そのため、中高速重視という特徴も同じだ。唯一の違いはボディに貼ったステッカーだけだ。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

ストレス解消のために走る積極的な女の子

Haruka Shiina

WEST-RRのメンバーで京香の妹。習い事のうっぷんを晴らすために走っている良家の娘。GT-R以外は認めておらず、そんな自分を渋いと感じている。現在18歳。

関東遠征を画策するも主役は姉に奪われる

写真の右側の人物が椎名遥。椎名京香の妹であるが、似ているのは容姿と搭乗する32type-Rだけと思われる。おっとりとした姉とは違って非常に積極的であり、男を泣かすことが快感という勝ち気な娘。ただ、心の奥底には自分を振りまわしてくれるような、ワイルドな男に巡り合いたいという願望がひそんでいるようだ。自分から誘った今回の関東遠征だったが、本人にはこれといって成果はなく、むしろ誘われた姉の京香のほうが、横浜GP出場を果たした上に恋人までできてしまったりといい思いをしている。

「ごっつい感じの男たちにからまれてこまってるんです。救ってもらえます？」

虎口たちを見た遥が、赤碕に助けを求めてくる時のセリフ。姉の京香とは対照的に、遥は虎口によい印象を持たなかった様子。どうやら好みのタイプは違うようだ。

椎名遥 語録

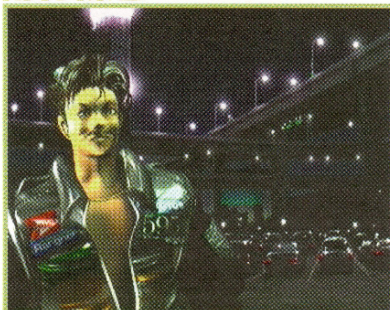
COLUMN

WANGAN-GALEの赤い3連星!!

中途半端で退屈な時代をぶち壊すためにWANGANを疾走する「赤い三連星」

6th Nightのベイラグーンタワー、そして9th Nightのマリンタワーでバトルを仕掛けてくる、不気味な鉄仮面を纏った男たち。彼らは、最高速ステージの湾岸線を拠点とする「湾岸ゲイル」のメンバーで、血塗られた3人衆「BLOOD REDS」――別名「赤い三連星」と呼ばれる。その呼び名は、血のように赤いカラーリングを施した彼らのマシンから名付けられたらしい。リーダーである矢吹天成の速さに心酔し、チーム入りした3人。高速域でライバルをパスする「ジェットスラロームアタック」を武器に、湾岸線では常勝を誇っていた。すべては、何もかも中途半端で退屈なこの時代をぶち壊すために……。しかし、ストーリーでは語られていないが、彼らはマリンタワーでのバトルの後、自分たちのステージである湾岸線で事故死してしまうのだ。

雨村耕造 TEAM595

高齢をものともせず走り続ける生粋の走り屋

DRIVING MACHINE

Seven-FD

パワー、トルク、そしてチューンのいずれも高レベルの完成度の高いマシン。回転域の違う3種類のターボを装備しているのが特徴。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

Kouzo Amemura

静岡の、とあるチューンショップのオーナーで、通称『走りのマエストロ』。しかし、59歳という高齢のため、家族からそろそろ走るのをやめるよう勧められている。

家族の反対を受けながらも男はスピードを追い続ける

同じチームに所属しながらも、メンバー同士が一緒に走ることはないという異色のチーム「595」に所属している大ベテランの走り屋。その環状線最速と言われるチームのメンバーの1人が、還暦を目前にした男であるという驚くべき事実は、関東の走り屋達の間でウワサされる謎の1つでもある。走り屋によって毎夜繰り広げられる、300km/hオーバーの超高速バトルを無数に繰り返しているにもかかわらず、数十年間無事故という記録を打ち立てているのは、偉大であるとしかいいようがない。

「これでやっと……肩の荷が下りた……心置きなく引退できる……」

バトルで赤碕に負けたあとのセリフ。何十年もの間走り続けてきた雨村は、首都高というフィールドを若い赤碕に託したのだ。

プロの世界からストリートに舞い戻った男

TEAM595 森脇銀次

Ginji Moriwaki

『白い彗星』の異名を持つ、元F3000レーサー。F3000のデビュー戦でアクティブな走りを見せつけ、「やつはたいした暴れん坊だ」と一目置かれていた。22歳。

自らの理想とする走りを求めて深夜の高速を疾走する

星の数ほどいる走り屋の中でも、F3000レーサーまで登りつめながらそれを振りきり、公道に戻ってきたのは彼を除いて他にはいないだろう。フォーミュラで培ったテクニックはまったく衰えておらず、現役に戻ったとしても十分に通用するような、華麗な走りをギャラリーに見せつける。だが、本人にはまったくその気はないようで「速いヤツと自分らしい走りで戦いたい」という思いを抱き、飽くことなくC-1を走り続ける。名声ではなく自分が満足できるか否かが、彼の走りへの判断基準なのだろうか。

「誰の指図も受ける気はない　オレはオレのやり方で走る」

F3000からストリートへとバトルの場所を移した森脇の、走りに対する考え。F3000は森脇の肌に合わなかったのだろう。

DRIVING MACHINE

RZ-3000

超大型ターボを2つも装備した、最高速重視のマシン。初速に難はあるものの、加速しはじめると誰も止められない無類の強さを発揮する。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

ホワイトタイガー TEAM595

幻影を求めて走り続ける謎多き美女

DRIVING MACHINE

WhiteTiger

森脇のマシンを凌駕する、超大型ターボ3つ搭載の最高速偏重マシン。595のメンバーの中では最高速が1番速い高性能なマシン。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

White Tiger

神出鬼没で正体不明の謎の美女。10年前の紅い月の夜、横浜最速の男にバトルを挑むが、全然相手にならなかった。以来、その最速の男の姿を求めて走り続けている。

純白のCOSMICを駆る謎の女は今宵もまた彷徨い続ける

謎に包まれたチーム「595」の中でも、とりわけ謎の多い女性。10年に渡って環状線を走り続けているにも関わらず、彼女の素性を詳しく知るものはいない。その実力は非常に高く、他のチームで活躍中の女性の走り屋たちと比較しても同等かそれ以上と思われる。また、彼女が搭乗するマシンも高性能であり、チーム内の他のメンバーと比べても引けをとらない。ただし、それだけの腕とクルマを持ちながらも、横浜GPなどといった表舞台には決して姿を表さないため、その存在を知る者は決して多くない。

「自分がありもしない幻想を追いかけて　走ってることはわかってるわ…」

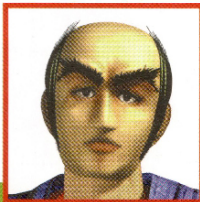
幾年も高速で走り続けている理由が、この一言に集約されている。ありもしない幻想…それは10年前の最速の男のことなのだろうか。

村丘真吾 大黒WAVES

何より義理人情を重んじる頼れる男

Shingo Muraoka

大黒WAVEのリーダーで村丘吾朗の息子。父親の希望で自動車工業学校に行かされるが、そこでクルマを学ぶにつれて走りに目覚め、大学を中退してしまう。25歳。

名チューンショップの息子は大黒でジムカーナを開催

「速さ」が絶対の価値を持つ世界にあって、義理人情の厚さを買われて走り屋チームのリーダーになったという変わり種。ジムカーナという特殊なカテゴリーを専門としており、公道での速さは未知数だ。横浜でチューンショップを経営する父とは絶縁状態だが、いつか協力して1つのレースに挑む日が来るかもしれない。

DRIVING MACHINE

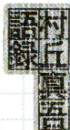
Avenue-Z

車重が重いため、ジムカーナには向いていない。出足の遅さをスーパーチャージャーでフォローしているものの、それでも補いきれてはいない。

MAX POWER	480.8ps/6000rpm
MAX TORQUE	71.0kgm/4000rpm

**「走りは心じゃけん
心の無か人ば走っても遅かごたね…」**

赤碕の走りに対する村丘の感想。父親がまったく使わない方言だが、これは自動車工業学校のあった九州で身に付けたものか。

WANGAN-G 矢吹天成

作られた「最速の男」たちの生き残り

Tensei Yabuki

湾岸GALEのリーダーで『Driver』の1人。矢吹天成は本名ではなく村丘信吾が付けた名前だが、その正体は過去に消息不明になった高橋の友人の『風のように走る男』。

走ることのみに特化させられた男は湾岸を疾走し続ける

10年前にWON-TECが、走り屋たちに「Diablo」を投与して作り出した「Driver（＝横浜最速の男）」の生き残りの1人。10年に渡るDiablo投与の副作用か、もはや人間の姿をとどめておらず、言葉もしゃべれない。だが、その速さはまさに人間離れしており、ホームコースの湾岸では300km/hを優に超えるスピードを叩き出す。

DRIVING MACHINE

34type-R

高速走行に的を絞ったチューンが施されている。最高速は軽く300km/hオーバーする。まさに、本物のモンスターと言えるマシンである。

MAX POWER	438.8ps/7000rpm
MAX TORQUE	52.6kgm/5500rpm

矢吹天成 語録

「……ギ…ギ……」

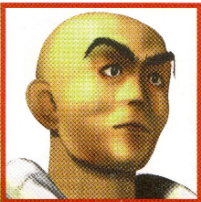
赤碕の姿を見た矢吹が、何かを伝えようと必死になって言うセリフ。彼はDiabloの投与によって、言葉を失ってしまったのだ。

村丘吾郎

小さいながらも評判のチューンショップ経営者

Goro Muraoka

ボディショップムラオカの経営者。板金屋の子供として育つが、クルマの修理に関しては独学だった。そのため息子には学校で学んでもらいたいと思っていた。48歳。

確かな腕と親身な人柄で走り屋からの信頼は高い

経営するボディショップムラオカは町工場然とした小さな店だが、親父の腕と気さくな人柄のお陰か、横浜の有力チームのメンバーもよく訪れる。先日は、BLRの鈴木由佳が、メカニックの勉強をするためにこの店でアルバイトをしていたらしい。愛車は実用一点張りの1BOXカーで、特に手は加えていないようだ。

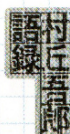
DRIVING MACHINE

1BOXcar

営業用にも多く使われる1BOXカー。忙しくて手が回らないのか、常に薄汚れている。なお、ゲーム中で実際に走ることはない。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

**「BODYSHOP MURAOKAに
札束かかえてスッ飛んでこい!」**

ボディの改造について訪ねられた時に答えて言うセリフ。気のいい親父なのだが、やはり商売人らしく代金はきっちりとるのだ。

走り屋への復讐の念からある計画を進める女

WON-TEC 川志摩　葵

Aoi Kawashima

WON-TEC創設者川志摩清隆の娘で、WON-TEC非常勤役員。2年前に藤沢と出会い恋仲になるが、出会う以前の事は藤沢にも話そうとしない。現在28歳。

10年の時を経て自らが関わった悪魔の計画に終止符を打つ

10年前、走り屋のパッシングが原因の事故で肉親を失った少女は、WON-TECの重役という立場を活かして兄と共にD-Projectを推進。多くの走り屋を犠牲にした悪魔の計画は、悲しい復讐劇だった――。WON-TEC崩壊後の行方は杳として知れないが、ある筋からの情報によると現在は横浜某所で慎ましい生活を送っているらしい…。

川志摩葵語録

「わかるのよ…。あなたと私は…ここで出会うことに決まってた」

赤碕とかわした最初の会話の中で語られた言葉。10年前に死んだはずの恋人の姿を見て、葵は運命の出会いを感じたに違いない。

DRIVING MACHINE

Diablo-RS

敵車の中で最高のトルクとPWRを持つ。馬力こそはモンスターRに一歩遅れを取るものの、すべてにおいて非常に高レベルな性能を持つマシンだ。

MAX POWER	646.9ps/7000rpm
MAX TORQUE	82.6kgm/5500rpm

川志摩　サトル

WON-TEC

Satoru Kawashima

葵の兄で「D-Project」の主任研究員だった。東京大学医学部を卒業後、WON-TECに入社。32歳になるが、事故に巻き込まれ死んだものとして死亡届が出されている。

D-Projectの凍結とともに姿を消した男

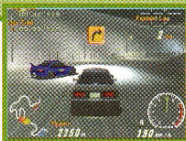
悪魔の計画の主任研究員は北海道で謎の変死

10年前の「横浜最速伝説」のカギを握る重要な人物。D-Project凍結後に死亡したとされていたが、実際は北海道の某所に引きこもり、失敗に終わった計画の検証を続けていたらしい。だが先日、無惨な遺体となって発見。また、研究所からは数枚のディスクが紛失していた。WON-TEC亡き今、真相を知る者はごくわずかである。

DRIVING MACHINE

WR2200

中低速でその力を開花させるマシン。しかし、チューンがほとんど施されていないため、エンジンへの負担が大きい。

MAX POWER	?ps/?rpm
MAX TORQUE	?kgm/?rpm

「きみを生き続けさせること……それだけが私にできるせめてもの償いだったんだ……」

北海道まで辿り着いた赤碕と出会った時のセリフ。Diabloの人体実験をしていたことへの後悔の念が顕著に出ている。

川志摩サトル語録

腕ひとつで大企業の社長に登りつめた辣腕家

WON-TEC ウォン・リー

Won Lee

WON-TEC社長。中学卒業後、小さな整備工場だった川志摩モータースに就職。そこで経営手腕を発揮し、川志摩モータースを現在のWON-TECに成長させた。48歳。

D-Projectを現代に甦らせるも謎を残して死亡

10年間の凍結期間が解けたD-Projectを現代に甦らせた張本人。横浜GPのスポンサードといった表面的な活動から、Diablo tuneの復活やDarkness GPの開催といった裏の活動まで幅広い計画展開を行う。計画は順調かに思われたが先日、崩壊を遂げたベイラグーンタワー跡から射殺死体となって発見。真相は永久に闇に包まれた。

ウォン語録

「ご苦労だった……『君』の役目はここでおしまいだ」

横浜最速伝説の真実を語り終えた際に言うセリフ。金のためなら他人の命も平気で奪う、ウォンの残虐さがよくわかる。

DRIVING MACHINE

LIMOUSINE

装着パーツがステッカーしか付いていないディアブロ仕様を施したリムジン。80kgに近いトルクが、重い車体を強力に加速させる。

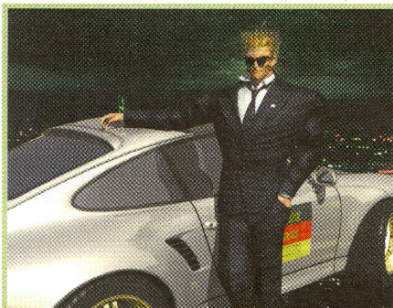
MAX POWER	449.4ps/7000rpm
MAX TORQUE	78.8kgm/3000rpm

恐ろしく高い知能を誇るバイオ関連の専門家 WON-TEC ハイデル・シュナイダー

Heider Shunider

『D-Project』の主任研究員。ミュンヘルン大学出身で、バイオテクノロジーを専門に研究していた。カーレースは単なる趣味で、研究に疲れた時に走る程度。28歳。

ウォンの参謀に徹していたが裏では不穏な噂も……

かつて、川志摩サトルとともにD-Projectを推進した主任研究員。挫折や嫉妬とは無縁の天才であった彼にとって、自らを上回る才能の持ち主である川志摩の存在は、少なからず驚きであったという。D-Projectの凍結解除後はウォンの忠実な参謀役に徹していたが、そのウォンを銃殺したという未確認情報もある。

DRIVING MACHINE

GermanyTURBO

ノーマル状態のマシンだが、高性能と名高いエンジン『FLAT6-36T』が持つ驚異的な馬力で、250km/hオーバーの最高速を誇る。

MAX POWER	364.6ps/5500rpm
MAX TORQUE	52.0kgm/4000rpm

ハイデル語録

「……君とGAMEを続けるくらいの時間の猶予は十分にある……」

Diabloを手にヨーロッパへの凱旋を図るシュナイダー。すべてを手に入れた男は、殺気立つ赤碕に対して余裕を見せつける。

ジョン・トゥルース WON-TEC レースが趣味の有能なビジネスマン

John Truth

WON-TECアメリカ支社勤務のイギリス人。どんな物事もビジネスとして割り切るタイプの人物。ソルトレークシティのドラッグレースでフレディと知り合う。40歳。

ラッシュとのコンビでD-Projectを推し進める

主にフォルツァ・ラッシュとコンビを組み、D-Projectを推進する。典型的なアメリカンビジネスマンタイプで、物腰はソフトだが内心では冷静に計算をしている。また、アメリカにいた頃から趣味としてレースを楽しんでおり、今回のD-Projectの一環として行われたDarkness GPにも参戦した。高島BRを率いるフレディと交流がある。

DRIVING MACHINE

NIGHTMARE

800kgを割る超軽量の車体を持つ。そのため、パワーは244馬力と控えめだが、加速の速さは敵車の中でトップクラスに位置する。

MAX POWER	244.5ps/6000rpm
MAX TORQUE	31.0kgm/4000rpm

ジョン語録

**「……おまえもDriver……
……我々のゴールと同じ……」**

赤碕がDiabloを服用させられていたことを信じて疑わないトゥルース。自分たちと同じ運命にあると、赤碕に語りかけるのだ。

薬学に深い造詣を持つ製薬部門担当者 WON-TEC フォルツァ・ラッシュ

Forza Rash

WON-TECの製薬部門に在籍するイタリア人で、東洋生薬に造詣が深い。一時的にアメリカ支社勤務になった時、トゥルースにフレディを紹介された。現在24歳。

24歳という若さでD-Projectの中枢に携わる

若くしてD-Projectに深く関わる有能な社員で、主にトゥルースと行動を共にする。いつでも冷静沈着なトゥルースとは対照的に、感情を表に出しがちなのは若さゆえか。また、トゥルースと同様にレースを好み、Darkness GPには圧倒的なパワーを誇る愛車Scuderia12を駆って参戦した。WON-TEC崩壊後の行方は不明。

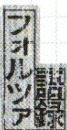
DRIVING MACHINE

Scuderia12

チューンはホイールによる軽量化のみだが、最強のエンジン『F-5L12』を搭載しているため、他のパーツをつけなくても非常に速い。

MAX POWER	380.1ps/6000rpm
MAX TORQUE	48.0kgm/4500rpm

フォルツァ語録

**「預からせてもらうぜ～！
眠れぬ森の王子さんヨオ!!」**

赤碕が川志摩サトルから受け取ったディスクを奪おうとするラッシュ。コールドスリープされていた赤碕を哀れんでいるようだ。

走り屋たちの周辺

東京、箱根、そして横浜――。最速伝説に導かれるようにして集う人間たち。各地で自分たちの走りを追い求める彼らだが、実は「横浜最速伝説」という運命の名の下につながっている。複雑に絡み合った、チームや人物たちの関係を整理しておこう。

WANGAN-GALE

横浜で最も歴史の浅い走り屋チーム。一匹狼だった自分をチギった矢吹天成に心酔した走り屋3人が「赤い三連星(P29)」という実戦部隊を成している。

矢吹天成

大黒WAVES

大黒PAに集まる車好きたちのメカに関する色々な悩み、質問に村丘が親身になって答えているうちに自然発生したチーム。チームの性格はオープンで、車好きたちの駆け込み寺のようになっている。

村丘真吾

拾う

親子

BODYSHOP MURAOKA

老舗の板金屋。最近、店名を一新してイメージアップを図るも、来るのは相変わらず貧乏な走り屋ばかりの様子。

村丘吾郎

Night Racers本牧

横浜の走り屋チームのなかでは、もっとも古い伝統をもつチーム。本牧埠頭をBasePointにする。BayLagoonエリアの制圧を狙っていた時に藤沢がBLRを結成してしまったために制圧の目論見ははずれる。それ以来はライバル意識を燃やしている。

石川圭介

兄弟

石川真介

辻本アキラ

沢木 誠

師弟関係

ライバル

横須賀Black Knights

「走ることはPARTY」という気構え故かGET REWARDSに対する執着も薄く、その為にメンバー達の勝率は低かった。それは取りも直さず、失った装備を新たに買い直し続ける事となり、活動資金は減るばかり…。1999年現在、資金難により一時的に解散中。それを機に引退した者も少なからずいたが、中枢メンバーは再び楽しいPARTYを開こう、と日夜努力し続けている。

青山菜々子

Bay-Lagoon RACING

鈴木由佳

恋心?

赤碕 翔

後輩

尊敬

藤沢一輝

尊敬

元バイト仲間

友達

山田健三

元バイト仲間

難馬恭司

箱根の走り屋だった藤沢一輝がもっと速い走り屋……『横浜最速伝説』の男を捜して横浜進出後、1997年に結成した走り屋チーム。開発途中のまま放置された、走り屋にとっての最高のレース舞台BayLagoonを拠点とする。BasePointは、BayLagoon埠頭。

C-1 Road Stars

環状線最速のチーム(真に速いのはTEAM595だが、彼ら3人は「チーム」で走っていない)。複雑なコーナーを熟知している為に、気付くと真後ろにいてスルリと抜かれていった挑戦者は数知れない。

楠木蒲生

心酔

ライバル

世田谷Road-Stars

C-1 RSの前身となったチーム。ハイスペックマシンで関東を制圧していた。

等々力鳥司

WEST-RR

関西から遠征してきた、椎名姉妹の2人だけで構成されたチーム。もともと椎名姉妹はチームに所属していなかったが、関西の走り屋たちのあいだでは尊敬の意も込めて『WEST-RR』と呼ばれていた。また今回、横浜GPはグループでの申し込みが必須だったために急遽チームとして登録した。

Team595

各々が独りで走っていた雨村、森脇そしてWT。首都高で偶然に3人が会した時、互いの速さと、マシンカラーも偶然にも同じ（白）だった事に意気投合してしまう。走りに関わる情報の相互補助を目的として結成された。各人の走りの目的が異なるため、一緒に走ることの無い異色のチームである。

雨村耕造

森脇銀次

WHITE TIGER

WON-TEC

急騰するパーツマーケットに、バブル時代から本格参入してきたカンパニー。パーツだけでない、幅広い事業展開で市場拡大を目指している。表向きはウォン社長を中心にした巨大企業だが、最近ではあまりよくない噂が横浜に流れ始めている。

ウォン・リー

ジョン・トゥルース

川志摩　葵

川志摩　サトル

ハイデル・シュナイダー

フォルツァ・ラッシュ

上司　上司　上司　上司　兄妹　知り合い　知り合い　恋人同士

高島Victory Road

北横浜・高島臨海桟橋がベースポイント。肝の据わった走りで、大排気量の車が持つポテンシャルを限界まで引き出せる者達が集まっている。最大戦速からの的確なブレーキングとギアシフトは他チームの追従を許さない。

フレディ・ロバーツ

織田真学

恋心?

高橋九弐輝

チューニング　バトルに勝利

元町Queen's

横浜中華街を活動拠点としているレディースチーム。対外試合にも積極的。彼女達のチューンコンセプトはコンパクト&ハイパワーで、タイトなコーナーを的確にクリアする走りは横浜最強。街中でカモと思ってパッシングを仕掛け、大火傷した者も多い。

三原葉子

立河　唯

元仲間

桜木町GRAND TOURERS

桜木町StreetArtWallでゼロヨンRACEを繰り広げるチーム。ストレートダッシュに全てをぶち込む走りは、男の証「ZOKKYエアロ」と相俟って迫力に溢れている。

川崎鉄史

椎名京香

椎名　遥

恋人同士　姉妹

虎口美春

山崎リョウ

加東源児

木下圭壱

箱根DRIFT DANCER(S)

箱根のチームのリーダー格が集まり、織田が中心になって結成された文字どおりの箱根最速チーム。現在は虎口がリーダーでHolyPlaceを本拠地にしている。名のごとく、激しいドリフトを得意としているが、その激しさと濃い顔立ちゆえ、メンバーの大半は女と走りに飢えている。速い奴は素直に認めるが、遅い奴はとことん追い詰めるのが箱根DDのモットーである。

“走り”に魅せられた者たち

written by:名も無き記者

なぜ彼らは“伝説”に惹かれるのか――

総インタビュー回数、数十回、総取材人数100名以上、参照文献は数知れず――以上の数字から、今回の記事（P16～35）をまとめるにあたって行った取材の規模の大きさを感じ取って頂けるだろうか？　正直なところ、当初はここまで大がかりな取材になるとは想像していなかった。そもそも、この記事は、ある時ふと耳にした「横浜最速伝説」という言葉が気になって、純粋な興味から始めたもので、こうして文章にして発表することになるとは想像していなかった。まずは、取材に応じてくれたすべての方々に感謝したい。

今回の取材は、深夜の横浜を疾走する走り屋たちに話を聞くことから始まった。そこでまず驚かされたのが、彼らの走りに対する真摯さだ。正直なところ、走り屋というと「暴走する無軌道な若者」というイメージがあったのだが、実際に彼らの話を聞き始めるとそんな固定観念は一気に吹き飛んでしまった。彼らの多くは、昼間はマジメにバイトや仕事に励み、自ら稼いだお金で思い思いに愛車をチューンアップ、夜になると仲間たちに会うためにいつもの場所にやって来る。そうして集まった彼らは、自分とマシンの力を試すべくレースを行い、時にはマシンコンプリートについて一晩中、熱い議論を戦わせる。彼らが共通して抱いている思いはただ1つ――少しでも速くなりたい、それだけだ。そこに邪念の入り込む余地はない。参考までに、彼らの中の1人が語った言葉を引用しておこう。「オレたちはよう！　速くなりてえ。それだけで走ってる（沢木誠／NR本牧）」。少々、極端ではあるが、彼らの思いを見事に集約した一言といえるのではないだろうか。

一方、当初の目的である「横浜最速伝説」は、横浜で走る者であれば知らぬ者はいないといっても過言ではないほど、走り屋たちにとってはよく知られた伝説だった。少々長いが、ここにその一部を紹介しておこう。――10年前、横浜にとびきり速い男がいた。そいつは、第3京浜の多摩川コーナーを5速全開で抜けてったんだ。一緒に走ってたヤツら、口をそろえてこう言ったね。「アイツは、クレイジードライバー…命知らずの大馬鹿野郎だ」ってね――。話を聞いた相手によって多少ニュアンスは異なるが、伝説の大筋はこのような内容だった。こうして私は、呆気ないくらい簡単に伝説の存在を確かめることができたのだが、同時に、私の中にある疑念が浮かんできた。すなわち「横浜最速伝説などと大層な名前は付いているが、よくある都市伝説の1つなのではないか」という疑念である。私がそう思ったのには理由がある。というのは、伝説の存在を知っている人間は確かに多いものの、いざ具体的な内容――例えばその男はどんな風貌だったのか、を聞くと途端にあやふやになってしまう者がほとんどだったのだ。最速の男など実際にはいなかったのでは――そう思い始めた頃、10年前の最速の男を知る走り屋がいるという情報を入手した私は、その男のもとへと向かった。

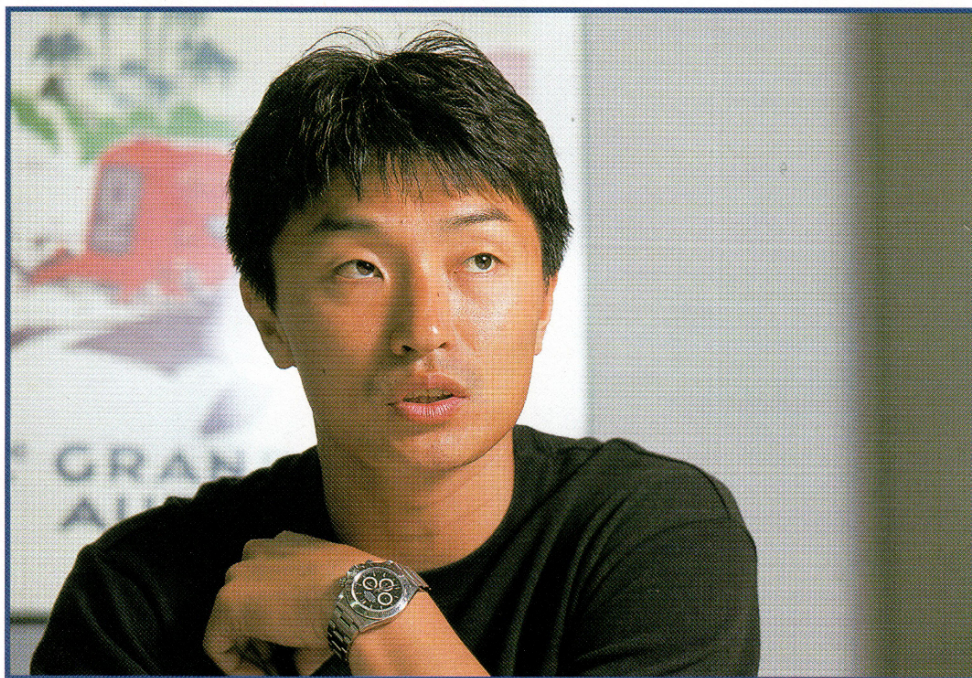
現在は走り屋を引退しているというその男は、自分こそが多摩川コーナーで「最速の男」に抜かれた張本人だと言い、当時の模様を詳細に語ってくれた。そして、当時の心境を振り返りながらこう付け加えた。「スピードに夢中になっているうちはいい。だが、ひとたび熱狂が冷めてしまえば、なぜ自分が夢中になっていたのかさえわからなくなる。スピードとは、そういうものさ」。この言葉をどう受け取るかは、人によってさまざまだろう。リタイヤしたロートルの弱音とも取れるし、最速の男に出会って悟りを得た男の至言と受け取ることも可能だろう。私は、彼の言葉を聞いて、数々の走り屋に取材するうちに自分の中に浮かび上がってきた最大の疑問――彼らはなぜ走るのか？――の答えがわかったような気がした。つまり、彼らは理由があるから走るのではなく、理由がないから走る――言い替えれば、理由を求めて走っているのではないか。そして、その理由をみつけるためのキーワードが“最速”であり“伝説”なのだ。逆に、理由を求めるのに疲れた時、理由を求める理由を探し始めた時、人は走るのをやめるのではないだろうか……。

10年前の横浜最速伝説は、一部の人間の手で人工的に作られた、偽りの伝説だった。しかし今、忌まわしき伝説の闇から現れた真実の「最速の男」が、新たなる伝説を作り出そうとしている。

伝説は終わることなく、今夜もまた加速し続ける――。

そして彼らは走り続ける…

The SPEED

“メイチ”の走りで 未知なる領域を目指す男

――金石選手は1980年にレーシングカートデビューを飾っていらっしゃいますが、これはどういった経緯で始められたんですか。

金石　うちの親父のほうの兄弟はモータースポーツ関連の仕事をしている人間が多いんですが、その中のおじさんの1人がカートショップをやってたんです。で、僕は野球とかはあまり好きじゃなかったんで、カートをやってみるかということで。それ以前に、もっと小さい頃からポケバイに乗せられたりとかもあったんですけど。

――それで、カートを始めたときというのは、やっぱり最初に走ってみたらいきなり速かったんですか。

金石　いえいえ。最初はダメでしたね。内心では小学生なりに期待感を持ってたんですけれど、乗ってみたらすごいおっかなかった。実は、一番最初に乗ったときにぶつかったんですよ。自分が遅いのにその気になってコーナー入っていったら、オカマを掘られまして（笑）。で、いきなりそれだったんでもう行きたくないと思ったんですが…中途半端でやめるなという話になって続けることになった。

――そうした経緯があってカートを始められて、徐々に頭角を現していかれるわけですが、人より速くなるためにどのようなことをされたんでしょうか。

金石　基本的には走行量を稼ぐというか、とにかく練習したというのが一番。子供のときはやっぱり練習量が多ければ、どんな子でもある程度はびゅーっと伸びちゃうんですよね。才能のあるなし以前に、練習量で差がつく。ちゃんと教えてくれる人が近くにいれば、だれでも速くなります。

――ドラテクの練習というと、考えながら走れとか、何かテーマを決めて走れってよく言いますよね。そのあたりというのはどうなんでしょうか。

金石　子供のときっていうのは、考えるより先に体で覚えたほうがいいんです。例えばカウンターだなんだっていっても、コーナーで滑れば勝手にステアリングを切っちゃっているんですよ。それがカウンターであるということを知らなくても、自然にそうなっちゃう。ですから、大人と子供の伸び率が違うのはそこにあるのかなとも思います。大人から始めると、どうしても頭で考えるから。例えば、こうなったらここでこうカウンターを切らなくちゃ……って頭で考えるからテンポがずれてしまう。自分を高めるという以前に、頭でっかちになってしまうんですよ。

――動物的勘みたいなものが大事だと。

金石　うん。本当にちっちゃい小学校低学年の子なんか乗せても、リアが流れれば勝手にカウンター

Katsutomo Kaneishi

1968年11月21日生。80年にレーシングカートでデビューし、83年から全日本カート選手権に参戦。その後、FJ1600や全日本F3選手権を経て90年より全日本F3000選手権(現フォーミュラニッポン)で活躍中。

カートの感じでドーンとコーナーに入っていくと、グリップが全然足りないから、そのまま「サヨナラ〜」

当てますからね。怖ければアクセル抜くし、ブレーキ踏むし。年齢的に低いほうが、恐怖感を持たずに自分が行けると思ったらズバッと行けちゃう。

——レーシングカートでデビューされて、3年後の83年にもう全日本カート選手権ナショナルクラスでシリーズチャンピオンをとっていらしゃいますよね。その2年後の85年にはFKクラスシリーズチャンピオン。その翌年、86年にもシリーズ2位という輝かしい戦歴を残されていますが、年齢的にこのあたりで普通免許を取られたんですか?

金石　そうですね。FKクラスの最後の年の誕生日には免許を取っていて、上へあがるチームも決まってました。ですから、高校3年の2学期終わりぐらいにはすべて決まってましたね。

——なんか、間抜けな質問かもしれないですけど…。免許を取られて、普通の乗用車を自分で初めて運転されたときの印象というのは?

金石　特に印象というのは……自分のクルマに乗るより前にFJとか乗ってましたからね。本当に、クルマはただ乗用車として乗っていただけで、あまりイメージないんですよ。まあ、ある程度ミッションに慣れるという意味では、自分なりにクラッチ使わないで入れたりする練習くらいはしていましたけど。

——実際、免許を取ってクルマに乗るようになられて、カートで培ったテクニック的なものは役に立ったんでしょうか。

金石　流し方とか自分の走りの理想とかいうのはカートでできているんですよ。自分の中に、こうやって速く走らせたらいいんだなというのがあるので、後はそれに自動車の場合のグリップとか車重とか実際のスピードとかの要素を加えていく感じ。その辺さえ頭の中にインプットすれば、基本的には一緒だと思います。

——カートからFJへ行かれて、F3〜フォーミュラニッポン(旧F3000)とカテゴリーが上がっていくにつれて、マシンのスピードもどんどん上がっていくわけですが、そういう環境の変化に伴って、金石選手自身の心境の変化というのはありましたか。

金石　スピードに対する心境の変化はなかったですね。カートから上がってFJになったときは、逆に遅いなと思ったくらいで。うん、そういう意味ではFJが一番戸惑いましたね。それまでとのギャップが大きかった。まあ、逆にいえばいろいろと難しかったので勉強にはなりましたけど。

——難しかったというのは……。

金石　それまで乗ってたカートっていうのは軽くて、グリップがすごい高いんですよ。で、カート時代に身に付けた自分なりのスピード感覚があるんですが、それがFJだと通用しない。実際にはオーバースピードでも目はついていっちゃうんですよ。なまじ目がついていくもんですから、カートの感じでドーンとコーナー入っていくと、グリップが全然足りないからそのまま「サヨナラ〜」という感じで飛んでっちゃう(笑)。特に最初の頃は、自分ではかなり抑えたつもりでもそういうことがよくありましたね。止まるつもりが、まるで止まらないというのが。

——それはもう、クルマがついてきてくれないみたいな。

金石　そう、感覚についてきてくれない。まあ逆にいえば、自分がFJの技術的な部分についていってなかったのかもしれないですけど。ただ、感覚的にはクルマのほうがついてこないっていう感じなんですよ。

——そういう意味では、今はいわゆるハコ車(市販タイプのクルマをベースにしたレースカー)にも乗られているわけですが、フォーミュラとハコ車を比べた場合、かなり感覚的に違いますか?

金石　僕は、GTのほうではホンダのNSXに乗せてもらっているんですが、テクニックに関していえばフォーミュラもハコ車も基本的には変わらないんです。ただ、クルマの挙動が全体的に遅くなるんで、ブレーキングの時とかクルマの向きを変える時とかでも、ワンテンポ待ってやらないとだめですね。ただ、そうした部分さえうまくコントロールしてやれば、基本的な操作や考え方というのは変わらないですね。

——なるほど。そういうものなんですか。では、技術的な部分ではなく、メンタル的な部分ではどうなんでしょう。例えば、豪雨の中で行われた96年のフォーミュラニッポン最終戦で、サバイバルレースを制して劇的な優勝をもぎ取ってますよね。翌年の第9戦も同じ富士で、今度はポール・トゥー・ウィンですばらしい勝利を飾られてます。このときに金石選手が「今回はずっと調子がよかったし、運もよかった」というコメントを残されていますが、あの2戦は見ていて僕らも鳥肌が立ちました。そういう調子がいい状態、乗っている状態のレーサーの精神状態っていうのは、どんな感じなんでしょう。

金石　基本的に、自分の感覚とクルマの動きがピッタリ合うときが、やっぱり調子のいいときですね。い

かに自分がブレーキを踏みたいところで踏めて、曲がりたいところで曲がれて、アクセル踏みたいところで踏めるか、それが合ってくると調子がいいということで。ただ、それで例えばコースレコードを出せたとしても、メカニックに文句は言い続けていますけど（笑）。ここが曲がらないだとか、ここが滑るから踏めないだとか、ね。

――そういうのは乗ってから、今日は調子がいいとか気づくものなんですか。

金石　僕の場合でいうと、土曜日の朝のフリー走行で軽く回ってみて、思っていたよりタイムが出ているときは割と調子がいいです。回ってきて、大体コンマ5秒～1秒ぐらい予想より速いと今日はいけるというか、調子がいいなと思いますね。

――ドライバーの方に言わせると、いわゆる精神面、ハートの部分よりも要はマシン、ハードがよければ速く走れる……ハートよりハードだとおっしゃる方と、逆にハートの部分が大きいんだよという方がいらっしゃるんですが、金石さんの場合はどちらでしょうか。

金石　僕はかなり精神面がデカイと思いますよ。カテゴリーがどんどん上がっていくと、ずっとモチベーションを維持するというのは、かなり大変なんです。僕は去年のGTで、松本恵二さんという素晴らしい実績のある方にいろいろ教えてもらったんですが、ものすごく勉強になりました。で、そのときに僕がよく言われたのは、レース自体に慣れ過ぎて無意識のうちにコンマ5秒ぐらいのマージンを取っているんじゃないか、と。それで去年の途中からその辺を意識するようになって、とにかく目一杯攻めるようにしたんですよ。

そうしたら言われたとおり、やっぱり自分でもマージンを取っていたんだなということを実感しました。

で、それからはクルマの良し悪しが以前よりハッキリとわかるようになりましたね。限界まで攻めないと、コンマ1秒詰めていく微妙なクルマのセッティングはできないんです。それまでというのは、そのマージンの中でそれを吸収しちゃって、タイム的には割とそろっちゃってたんですよ。恵二さんとしてはその辺を見て、おまえは今、頭打ちになっていると。ハッとしましたね。そういった意味で本当に勉強になりましたし、今年に入っても去年の経験がすごく役立っていると思います。

――常に、自分自身の限界のところで戦うことが大切であると。

金石　そうですね。これ以上行けないっていうところで走っていたほうが自分も強く速くなりますし、クルマもいい方向に向かっていきますからね。逆にいえば、コンマ5とか1秒というマージンを持っていると、結局そのマージンを取ったまま……つまり最終的にコンマ5負けた状態のまま終わっちゃうんです。

――なるほど。では、そのコンマ5を詰めていく方法というのは？

金石　コンマ5とか1秒の差というのは、普通の生活の中ではほとんど意識する必要のない文字どおり一瞬のタイムなんですけれども、レースの世界でこれを軽視しちゃうとクルマもやっぱり甘えるんですよ。そうしないためには、予選のときからとにかく自分を追いつめて、常にギリギリの状態で走ることが大切ですね。例えば、1～2周回っただけ……つまり攻めきってない段階でメカニックにクルマの状態を伝えると、コンマ5の部分を残したままクルマを仕上げていくことになる。そうすると、後で自分がそのコンマ5を抜いて走り出したときに、クルマがついて来ないっていう話になったりする。最初から目一杯攻めていれば、そんなことにはならないわけで。

それに、そうすることで自信がついてきますよね。目一杯走っているときは、走り終わってからもよく考えますし。これまで自分自身でマージンを取っていたときは、変に余裕があるから勉強もあまりしなかったですしね。

――そうやって目一杯で走っていると、逆に気持ち的にも乗ってくるとかというのはあるんですか。

金石　それはありますね。去年から、個人的にはすごくいい感じで乗れているとは思います。変に言い訳するようなことも少なくなりましたし。周りの人がどう思っているのかはわからないですけど、去年の終盤から今年にかけて、自分としてはいい走りができていると思います。

――それと、ちょっと話は戻るんですが…。異常に乗っているときっていうのは具体的にどのような感じなんでしょうか？

金石　そういうときはコーナーから何から、すべてがスローに見えます。まあこれは、クルマの出来もいいときだと思うんですけどね。とにかく、自身の情報処理能力が高まるというか、1つ1つがすごくスローに見えるようになる。例えば、抜けるのに10秒くらいかかる複合コーナーがあるとしますよね。それが、極端なことを言うと30秒とか1分ぐらいの感じでいける。だからクルマの状態もよくわかるし、挙動だとかライン取りにしても正確になりますし。で、さっきの話にまた戻るんですけど、そういう状態に持っていくにはやっぱり目一杯攻めて走っとかないといけないんですよ。

それと、乗れてる時っていうのは、例えば目の前のクルマがクラッシュした場合でも、どっちに行けばいいのかをすごくゆったりした時間の中で考えられる。つまり、一般的な時間の流れの中では瞬時に判断できるってこと。逆に調子が悪いときは、前のクルマがスピンしたら、それに引き込まれていっちゃうようなところがある。「あっ」と思って体が固まっちゃって、ドーンみたいな。どうしても、見るとつられて行っちゃうんですよね。それが、調子のいいときだと「このクルマはどっちに行くからこっちに逃げよう」とか、すごくはっきり考えられるし。いたって冷静、というか。

――我々なんかも見ていて不思議なんですが、例えばアウトからとんでもない形でバッとこう抜いちゃったりとか、とても普通では信じられないような走りをする瞬間ってあるじゃないですか。ああいうのはやっぱり異常に乗れているときなんでしょうけど。

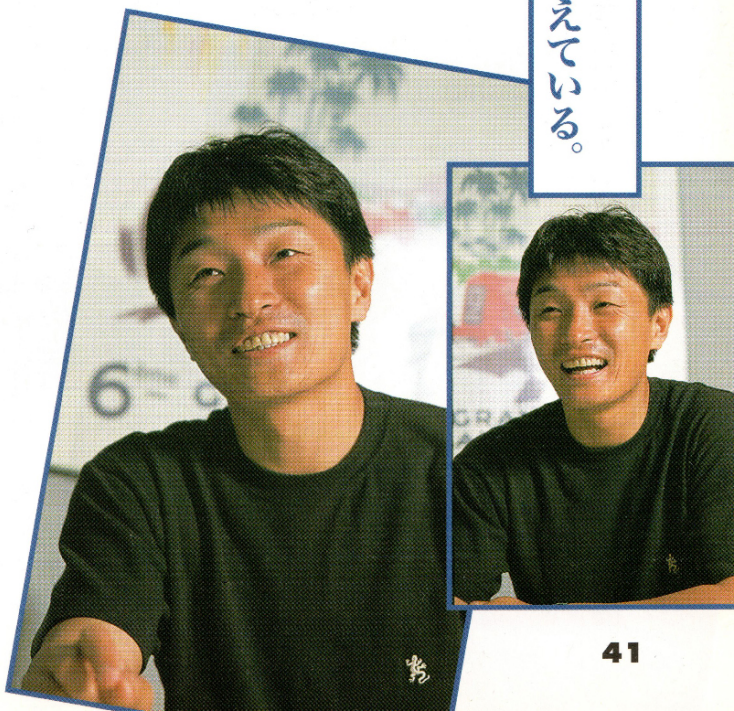
金石　基本的に、乗れている時というのはすごく集中している時なんですよ。そういう時というのは、感覚としては何も考えていない状態に近いんです。もちろん、本当は頭の中でいろいろと考えてはいるんですけど、それでいて無意識のうちに体が動いているような。で、他のマシンを抜いたりタイムが上がってくると、さらにまたボルテージが上がってくるというか、集中の度合いがどんどん上がってくる。要はどんどん乗ってくるわけです。

――では、神がかったような走りをしているときというのは、はたから見るとそれこそ鬼神の走りみたいに見えるんですけど、走っている当人は興奮状態にあるわけじゃないと。

金石　冷静ですね。速ければ速い時ほど、多分冷静だと思うんです。そういう時は周囲の状況がよく見える状態なわけで、頭は冴えている。つまり、すごいスピードで次々と入ってくる情報を正確かつ素早く処理できているんですよね。それこそ極端なことを言えば、予知するというのに近い……常に1歩先を考えて走るというような感じです。例えば、さっき3コーナーであんな感じだったから、次の周はひょっとしたら差が出てるかもしれないな、とかそういうような。

――それが先ほどおっしゃられていた情報処理能力が飛躍的に高まる感じ。

金石　そうです。で、まあその部分は才能もあるんですけど、速さを決めるのはそれだけじゃない。例えば、F1のトップドライバーと呼ばれる人たちなんかすごい努力もしていると思うんです。才能はある程度みんな持っていて、後はいかに自分を高い状態に置いておけるか、そこで差が出てくるんだと思いますけどね。それと、勝つためには執念深さがないと……それこそ、どんな手を使ってでも勝つ、くらいの気持ちが必

速ければ速い時ほど、多分冷静だと思うんです。そういう時は周囲の状況がよく見える状態なわけで、頭は冴えている。

床では明らかに水がタプンタプンいってる。で、1コーナーに出てブレーキ踏んだらザバーッって、全身に(笑)。

要だと思います。とにかく、速くあり続けるためにはとてつもない努力が必要であると。一番速い人は一番努力をしている人だと思います。

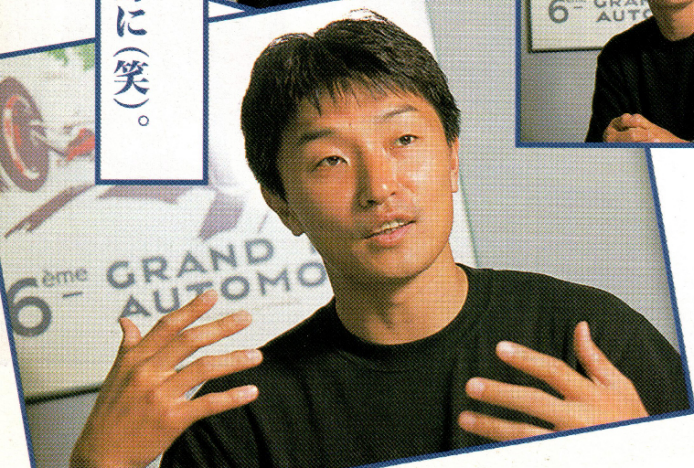
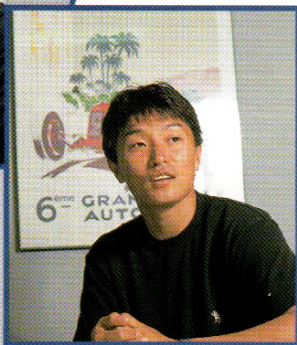
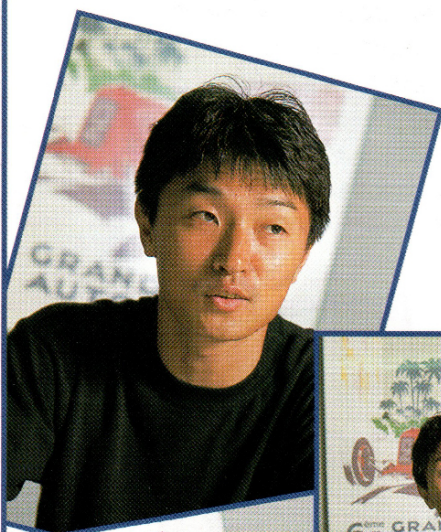
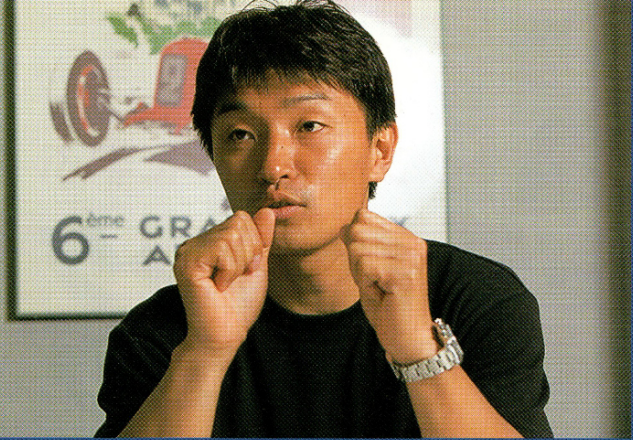
——ちょっとボクシングの世界の話になるんですが、ストロー級にロペスというすごい選手がいて、40何戦無敗で10年以上チャンピオンを守り続けたんですよ。で、彼に負けた日本人ボクサーが、そのロペス氏は偉大なボクサーと言われているけど、何が1番偉大かといえば、ストロー級のリミットをそれだけの長い間守り続けたことだ、と。

金石　絶対そうだと思いますよ。年をとればとるほど、それができなくなるというか、自分に甘くなってくるんですね。例えばある程度お金を持ったり、家庭ができたり、子供ができたりすると、自分をギリギリの部分に置いておくことが難しくなってくる。まあこれは、すべての世界において共通なのかもしれませんけどね。どんな世界にせよ、自分のポジションが上がっていくにつれて人間関係も広がって、それに付随して付き合いとかも出てくる。で、自分の時間、守らなくちゃいけない時間というのをそうした関係の中で削っていったりすると、そこから崩れていってしまったり。要は、自分の守らなきゃいけない時間をどれだけ維持できるかだと思うんです。

——GT選手権の話になりますが、今年の第1戦で雨の中、脇阪選手とのコンビで優勝されましたよね。このレースで、クルマの中に水がたまって大変だったということをお聞きしたのですが、そのときの状況をちょっと教えていただけますか。

金石　ああ、あれはもう、金魚でも飼えそうな(笑)。実は、彼から僕に交代する時にその辺がよく伝わっていなかったんですよ。後から聞けば、彼は水浸しで足を滑らせてスピンしたりしてたらしいんですけど。とにかく、状況がきちんと伝わっていなくて、パッとクルマに乗り込むときに下を見て「えっ、何これ!?」みたいな。そうはいっても早く車内に入らなきゃいけないからとにかく入って、マシンを出したんですよ。でも、床では明らかに水がタプンタプンいってる。で、1コーナーに出てブレーキを踏んだらザバーッって、全身に(笑)。そこでまた「うわ、何やこれ!」と思って。そういうことはちゃんと言えよな、と(笑)。何しろ、濡れているとかのレベルじゃなくて水面がこうゆらゆらとして(笑)。もう、びっくりしましたよ。それでもなんとか頑張ってたんですが、130Rでブレーキ踏んだときに、またザバーッと。それでちょっとマシンが滑りそうになったりして…。ヒヤヒヤしましたよ。

——それでも優勝できるところがすごい(笑)。でも、そういうのって集中の妨げになるんじゃないですか。

金石　そうなんですよ。集中し始めたときにバシャッって来ると、あっ冷たいとか思って我に帰る(笑)。ただ、あのときはクルマの調子が良くて割と楽に後続を離せたんで、そういう意味では助かりました。でも、もしあれがもっと接戦だったら大変だったかもしれない。そもそも脇阪君は「僕、離して帰ってきますから」とか言ってたんですけど、いざ戻ってきたらギリギリで

理想の走りとは、いくら追いかけても決して追い着くことのない蜃気楼みたいなものかもしれませんね。

競ってる。おまえ、話が違うやないかと（笑）。

——ちょっと話が変わりますが、一流のレーサーに求められるのは何かという問いに対して、あるジャーナリストが"アンダー・ザ・コントロール"……つまり、いかなる状況においても自分自身を完璧にコントロールする、そういう能力が必要だと答えていたんですが、金石さんが考えるプロのレーサーに求められるものというのは何だとお考えですか？

金石　まず1番は、単純に速いということ。その次に、自分自身をコントロールする能力が来るんだと思います。極端な話、目をつぶっていても速いヤツってのは速いんです。ただ、そういうヤツってのはやっぱりクラッシュが多かったりするから、その辺をコントロールできるようになる必要がある。で、それができないヤツはそのままいなくなっちゃいますね。繰り返しになりますが、基本はとにかく人より速いこと。これに尽きます。いくら自分をコントロールできたって、遅ければ勝てませんからね。クルマのことやセッティングについてなんかは、経験を積んでいく課程で勉強しながら身に付けていけばいいことですし。それから、努力によって速さを維持できるように頑張ると。

——では、最後になりますが金石選手にとっての理想の走りとは。

金石　基本的に人より速けりゃいいんですけど。これは多分みんな一緒だと思うんですが、速く入って速く出られたら1番。その方法論が人によって違うだけで。ただ、理想どおり走れた場合はまた理想が上がるから、ちょっと矛盾しますが絶対に理想どおりには走れないんです。クルマがいけるだけ目一杯攻めてると、どこかに不具合って出てくるんですよ。例えば「ここでもうちょっと曲がってくれたらもっといけるのに」みたいなのが常にある。"完璧"というのはあり得ない。極端な話、もし自分が人より1秒とか2秒速くても、文句は言っていると思いますね。そこで満足してしまったら、終わってしまう……というかそこからの伸びはない。だから理想の走りというのは、いくら追いかけても決して追い着くことのない蜃気楼みたいなものなのかもしれませんね。

■DRIVING MACHINE
LOLA B99/51 MF308

トップレーサーに学ぶ リアルドライヴィングテクニック

監修:金石勝智(ARTA所属)

現役トップドライバー直伝のドライヴィングテクニックをゲーム内で実践

クルマを速く走らせるには、さまざまなテクニックが必要になってくる。しかも、この『レーシングラグーン』では実際のクルマの動きをシミュレートしているため、現実のテクニックが生きてくる。ここでは、P38からのインタビューに登場していただいた金石勝智選手のコメント——プロのトップレーサーのテクニックも交えながら、その基本から応用までを学んでいこう。

1st Section レースに勝つための基本テクニック

スタートダッシュから相手との駆け引きをマスターする

ここで説明する「スタート」「シフトチェンジ」「追い抜き」「ブロック」は、レースで勝利するために最低限必要なテクニックになる。敵車との性能差が小さいほどウェイトが大きくなるので、どんな状況でも対応できるようにしっかりマスターしておこう。

START スタート

エンジンの最大トルクに回転数を合わせる

スタートでは、瞬発力(トルク)の大きさが重要となる。装着しているエンジンの最大トルクに回転数を合わせながら、タイミング良くアクセルを踏み込むのだ。

回転数を合わせる

↑小刻みにアクセルを開閉して、最大トルクの回転数より少し下あたりに針を合わせる。

GOサインでアクセル全開

↑「1」の表示でアクセルを開け、「GO」で回転数がピタリと合うのが理想だ。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

最も加速力が大きい回転数をみつける

パワーバンドを知ることが重要。アクセル全開でも回転数によって加速感が違うはず。最初の加速は比較的ゆっくり。それがグワッと加速する瞬間の回転数が、たぶん一番おいしいところなんですよ。

最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

時には強引にかぶせることも必要

敵車は必ずスタートダッシュを決めてくる。少しでも前に出られたら、頭を抑えてしまうのも1つの手だな。

ADVANCED TECHNIQUE

ゼロヨンレースで 勝つ!

勝敗はスタートダッシュでほぼ決まる

10秒前後で決着が付いてしまうため、なんといってもスタートが肝心。上記で紹介したテクニックを活かしてロケットスタートを決めよう。

金石先生からの一言

いかに落ち着いてスタートするかでしょうね。あとは、トラクションをかけるとか……そうなると四駆が有利かな。

SHIFT
シフトチェンジ

タコメーターの針の動きを確認する

AT任せでは最速には到底おぼつかない。タコメーターを見ながら(スピードメーターとの併用ならなお良し)、理想の回転数でシフトチェンジを行っていこう。

シフトアップの場合

最高出力の回転数を超えると、針の動きが遅くなる。この回転数に達したらシフトアップすること。

レッドゾーン手前(レブリミット)まで上げていては加速が鈍る。ATでは必ずこうなってしまう。

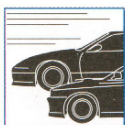
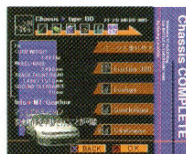
金石勝智のドライヴィングレクチャー

回転数と車速がうまく合うギアに入れていく

シフトアップはバンバン上げていくだけだから楽ですけど、シフトダウンは回転数を合わせなきゃいけないから、いろいろ気を使いますね。ブレーキ性能によっても違ってきますから。

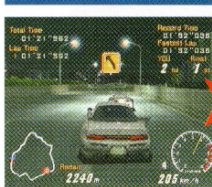
最速の彼方へ Text by Ikki Fujisawa

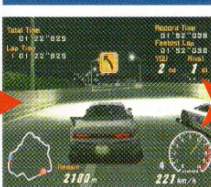
ATでも手動でのシフトチェンジが可能

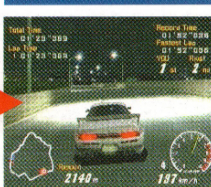
ATでもL2/R2でシフトチェンジはできる。自動と手動を使い分けられるから、初心者にはうれしいな。

PASS
追い抜き

相手を左右に揺さぶってスペースを作る

敵車を追い抜く際、場合によってはブロックしてくることもある。接触し、急激なスピードダウンとなってしまうため、相手を揺さぶるテクニックも必要だ。

アウトに振る

↑相手のテールに近付いたら、アウト側にクルマを振ろう。

空いたインへ飛び込む

↑敵車がアウトに寄ってきたら、すかさず空いたイン側へ。

相手が下がったらブレーキング

↑併走状態から相手が減速したら、フルブレーキング。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

自分のクルマの長所に合ったポイントで抜く

トップスピードがあればストレートで抜けばいいし、ブレーキがいいんならコーナーの入口で抜けばいいと。そうは言っても、そのコースで抜けるポイントってだいたい決まってくるんですけどね。

最速の彼方へ Text by Ikki Fujisawa

敵車は必ず同じラインをトレースする

気付いてるだろうが、敵車は常に同じラインを通る。そのクセを知れば、追い抜きは多少ラクになるはずだ。

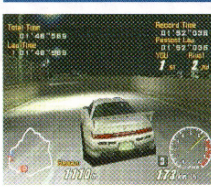
BLOCK
ブロック

レーシングラインを徹底的に抑える

敵車は理想的ラインをトレースしている。特にコーナーではアウト・イン・アウトを外さない。つまり、このラインを押さえれば、コーナーで抜かれることはないに等しい。

ストレートの場合

↑バックミラーで相手の動きに合わせて左右に振る。

コーナーの場合

↑アウト・イン・アウトのラインを抑えること。バックミラーを見る余裕がなければ、ヘッドライトの光を目安にしよう。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

自分の苦手とするポイントで頑張る

自分の不得意なところでどれだけ頑張れるかですね。例えば、苦手なコーナーなら、絶対にミスしないレベルまで車速を落として相手を抑え込み、ストレートの加速でポジションキープという感じでね。

最速の彼方へ Text by Ikki Fujisawa

後ろからの追突だけは絶対に避けろ

ブロックした際、敵車は基本的に退くが、時には追突してくることもある。車間はきちんと確認しておけよ。

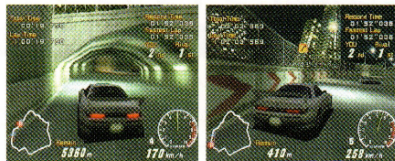
2nd Section
コーナーリングの基本テクニック

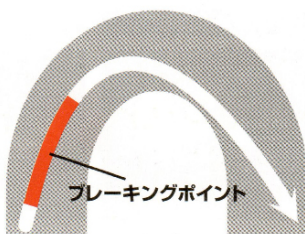
“速い”コーナーリングテクニックを身に付ける

コースを走る上で、最もタイムアップが望めるポイントがコーナー。なにしろコーナーの回り方1つで、続くストレートでの加速や最高速が違ってくるからだ。ここではコーナー進入時のブレーキングと、進入から脱出までの全体的なコーナーリングテクニックを解説していこう。

ブレーキングの使い分け

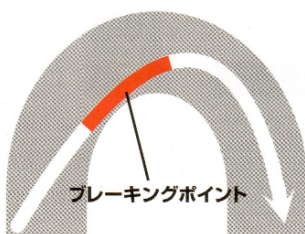
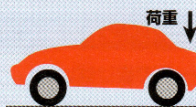
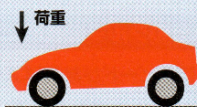
コーナーのRや状況に応じたブレーキングを行う

Rが小さいコーナーではフットかサイドブレーキを使い、Rが大きいコーナーではアクセルオフやシフトダウンによるエンジンブレーキを使うのが基本。もちろん、状況によってはそれぞれを使い分けていかなければならない。

●早めにブレーキングして立ち上がりを重視する

コーナーの後に長いストレートがある場合は、そこでのトップスピードが問われるため、立ち上がりでの加速を重視する必要がある。フットブレーキで十分に減速してから進入し、クリッピングポイント（コーナーのイン側に最も近付くポイント）を奥に取って加速していこう。

●CP付近までブレーキングを我慢して突っ込みを重視する

コーナー手前で敵車を抜く場合や、テールに付いた敵車をブロックする場合は、ブレーキをギリギリまで我慢。フルブレーキングからクリッピングポイントを手前に取り、小刻みなフットブレーキとエンジンブレーキでアウトに膨らんでいくクルマの向きを変えながら脱出しよう。

加減速による荷重移動

CHECK!

ゲームでもそうだが、クルマは加速するとリアに荷重がかかってリアが沈み、減速するとフロントに荷重がかかってフロントが沈む。リアが沈めばリアタイヤのグリップが増し、後輪駆動車ならパワーが路面に伝わりやすくなる。一方、フロントが沈めばフロントタイヤのグリップが増し、曲がりやすくなるわけだ。

↑フロントが浮き気味になるため、曲がりにくくなる。

↑リアが浮き気味になり、テールスライドをすることも。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

実際のレースではほぼフットブレーキを使う

レースの場合、ほとんどがフットブレーキ。エンジンブレーキはシフトダウン時の調整用かな。レースではサイドブレーキは使わないけど、ジムカーナとかではクルマの向きを早く変える時に使うね。

最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

パッドとディスクを使い分けろ

ブレーキパーツにはディスクとパッドがあって、使い所が異なる。コースに応じて選択したいところだ。

ADVANCED TECHNIQUE

ジムカーナで 勝つ!

ドリフトテクニックが必須となる

タイトコーナーの連続なので、ドリフトは必須。ホイールベースが短く、小回りが利くタイプにし、エンジンはもちろん加速重視。

金石先生からの一言

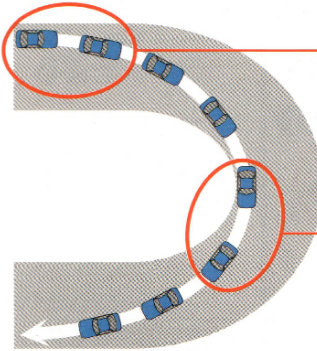
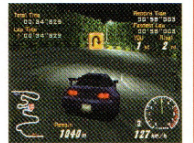
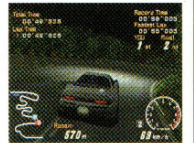
基本的にはレースと一緒で、やっぱブレーキングでしょう。きちんと減速して、トラクションをかけて立ち上がる。

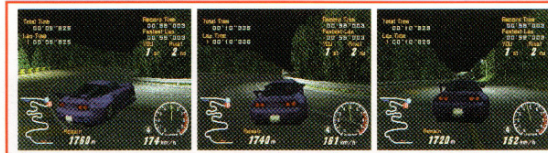
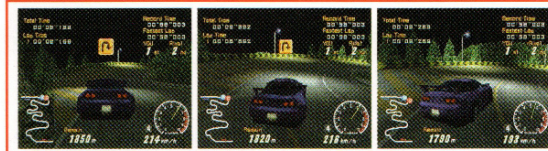
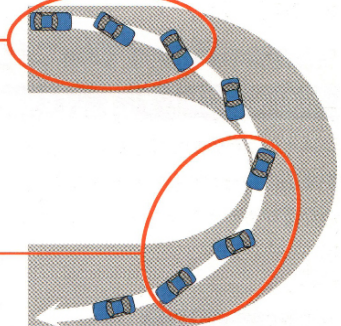
グリップ走行&ドリフト走行

2つの走法であらゆるコーナーを制す

ドリフト走行よりもグリップ走行のほうが速い――実は、これは必ずしも正解ではない。なにしろ、一般的にグリップ走行だと言われているF1でさえ、実は高速でドリフトしている。厳密に言えば、物理的には完全なグリップ走行というのもありえないのだ。ただし、ここではあえて、大きくテールを振りだしての走りをドリフト、ほとんどテールを出さない走りをグリップと定義して話を進めよう。

●「アウト・イン・アウト」と「スローイン・ファーストアウト」が基本のグリップ走行

グリップ走行の基本は、クルマの姿勢を乱すことなくスムーズに曲がること。これを実践するために必要なのが、スローイン・ファーストアウトとアウト・イン・アウトである。この2つは、コーナーのR(回転半径)が変わろうとコーナリングテクニックのベースとなるのだ。

コーナーへのアプローチはアウトから。手前から十分に減速し、コーナーのRが大きく視界に入ってきたらインへ切れ込んでいく。

コーナーの中央のクリッピングポイントを通過したら、アクセルを開けて加速。アウトに膨らみながらコーナーを脱出するのだ。

●テールスライドをコントロールしながらコーナーを抜けるドリフト走行

ドリフトとは、リアタイヤを滑らせながら曲がる走法で、グリップ走行のように進入で大きな減速を必要とせず、高いスピードをキープしながら脱出できる。ただし、クルマのコントロールは難しく、些細なミスが大幅なタイムロスにつながるのだ。

ステアリングを切り、ブレーキで前荷重にすると、リアタイヤが滑り出す。すぐにステアを切ってサイドを引き、テールスライド状態へ。

スライド量をコントロールしながらアクセルを開け、クリッピングポイントを通過したら、カウンターを当ててクルマを出口に向ける。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

グリップとドリフトの中間あたりがベスト

クルマはリヤが軽く流れるくらいが一番速いんですよ。流れ出した時にアクセルを踏んで、グッとトラクションをかけて落ち着かせ、エンジンがドンと前へ蹴っ飛ばしてくれるような……それが理想の状態。

最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

クルマによってはサイドは必要ない

後輪駆動で馬力がでかい場合、サイドの代わりにアクセルオン。簡単にパワースライドを起こすぜ。

ADVANCED TECHNIQUE

ダートレースで 勝つ!

必要以上のテールスライドはロスになる

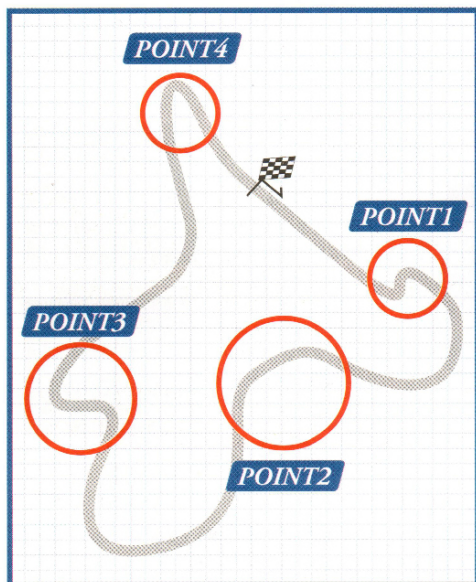
ラリータイヤを履いていても、パワフルなクルマは簡単に滑ってしまう。どれだけスライドをコントロールしながら曲がれるかだ。

金石先生からの一言

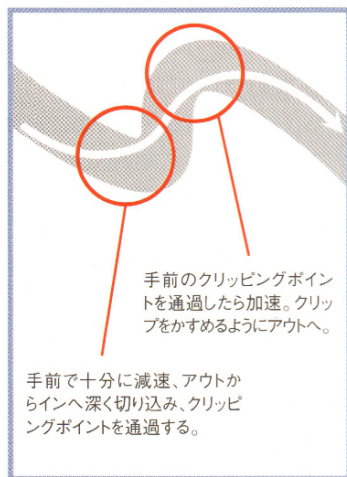
できるだけ高速でコーナーに入って、クルマを横に向ける。で、アクセルを踏んだまま流したほうが速いのかな。

3rd Section
コーナに合わせたライン取り

さまざまなコーナーのライン取りを解説

一口にコーナーと言っても、その性格はさまざま。Rの大きさが違えば、理想のラインは若干違ってくるし、複合ともなれば先を見据えたライン取りが必要になってくるのだ。ここでは、代表的なコーナーを持つ架空のコースを使ってそれぞれ解説していこう。

POINT1 [シケイン]

できるだけ直線的なライン を通る

ストレートで高まったスピードを落とすのがシケインの役目。当然ながらRは小さく、大きな減速は避けられない。だが、その形状に合わせてステアリングを左右に大きく切っているようではロスタイムが大きくなってしまう。コンパクトなステア操作で、2つのコーナーを直線的に抜けるテクニックを身に付けたい。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

あまり左右に振らずにまっすぐ抜ける

シケインはできるだけまっすぐですね。そのほうが絶対速い。とりあえず最初のコーナーはブレーキ踏みっぱなしで入ります。あと、3速ぐらいで行けちゃうようなところは、縁石に乗りますよ。

最速の彼方へ

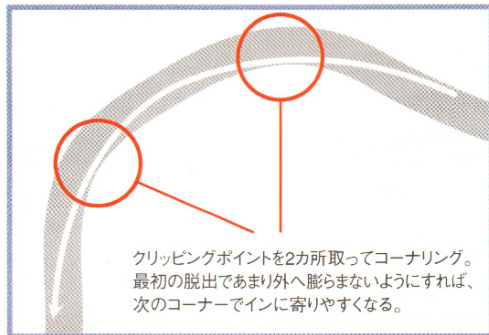
Text by Ikki Fujisawa

ブレーキングで挙動を乱すな

進入時のブレーキングで挙動を乱すと、理想のライン取りが難しくなる。下手なステア操作は厳禁だ。

POINT2 [高速複合コーナー]

1つのコーナーと見なしてラインを取る

高速コーナーといえども、トップスピードが上がれば(進入スピードが上がれば)減速は必要になる。だが複合コーナーのそれぞれの進入でブレーキを使っているようではタイムアップは望めない。あくまで1つの大きなコーナーと考えてコーナリングしよう。1つ目のコーナーの進入で十分に減速すれば、2つ目のコーナーはアクセルワークで抜けられるはずだ。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

アウト・イン・アウトで緩やかなラインを取る

高速コーナーは簡単ですよね。アウト・イン・アウトでしっかりクリッピングポイントを取ればいいわけですから。あと、直線的なラインをできるだけ取りますね。

最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

連続ドリフトでコーナーをクリアする

最初のコーナーをドリフトで抜けたら、さらにドリフトアングルを付けて次のコーナーを抜けようぜ。

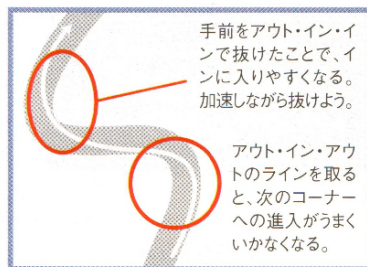
POINT3 [S字コーナー]

2つ目のコーナーをスムーズに回ることを考える

左右のコーナーが連続する点はシケインと同じだが、ライン取りはまったく異なるS字。最初のコーナーは、次のコーナーへうまくつなげるための走りをしなければならない。アウト・イン・インという変則的なラインをトレースするのだ。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

手前のコーナーはできるだけ慎重にいく

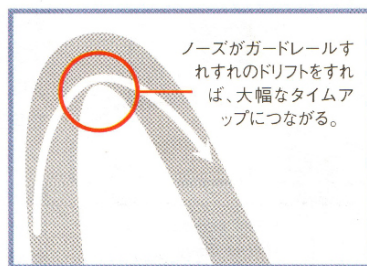
基本的にはシケイン同様、まっすぐなんですけど、奥のコーナーのことを考えて、手前のコーナーはアクセルを我慢するかな。まあ、S字の先がストレートかコーナーかでラインは変わってきますけど。

最速の彼方へ *Text by Ikki Fujisawa*

クイックなステア操作で切り抜ける

左右への素早い切り返しが必須。グリップ力を高めておきたい。

POINT4 [ヘアピン]

基本はドリフト走行でクリアする

ヘアピンはそのコースで最も速度が落ちるポイントの1つだが、相手も減速する分、絶好のパッシングポイントにもなる。パスする場合は突っ込み重視のラインで行こう。また、リスクはあるものの、タイムアップを図る上でもドリフトで挑みたい。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

スローイン・ファーストアウトがベター

クリップを真ん中に取ったアウト・イン・アウトですね。落とせるところで十分に減速して、キュッと向きを変えてドンと踏んでく感じです。クリップを奥に取って大きく回るのは難しいんですよ。

最速の彼方へ *Text by Ikki Fujisawa*

ガードレールにリアを当てながら脱出

ドリフトで外に流れたら、リアの端をガードレールに当て、強引にクルマを向きを変えてしまえ。

ADVANCED TECHNIQUE

チキンレースで 勝つ!

ブレーキングポイントを見極める

とにかく練習あるのみ。クルマの性能(特にブレーキとタイヤ)を把握した上で、ベストなブレーキングポイントを模索しよう。

金石先生からの一言

やっぱ利きが抜群なブレーキを装着するのが一番いいんでしょうね。あと、太くてグリップがいいタイヤも必要でしょう。

ADVANCED TECHNIQUE

スノーリンクで 勝つ!

前荷重によるテールスライドを抑える

楕円形のコースできついコーナーはないが、とにかく滑る。スタッドレスタイヤは必須だ。コーナーリング中は下手にブレーキングしないこと。

金石先生からの一言

どれだけスライドを抑えられるかでしょう。ガードレールがあれば、それに当てたほうが速く走れるんですけどね(笑)。

4th Section
駆動方式別 ドライヴィングガイド

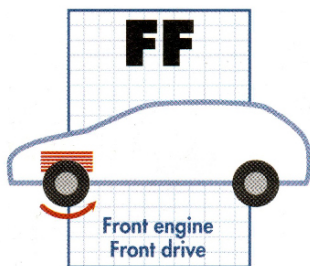
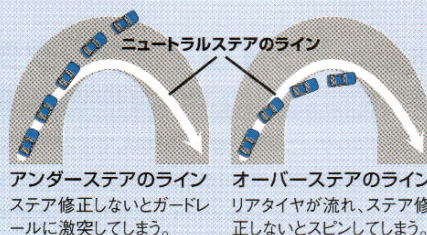
各駆動方式の特性とドライヴィングテクニックを解説

クルマは、エンジンの搭載位置と駆動輪の違いによって、さまざま特性を示すことになる。そして、ドライヴィングスタイルをその特性に合わせていかなければ、タイムアップなど到底望めないのだ。ここでは5タイプの駆動方式について解説していこう。

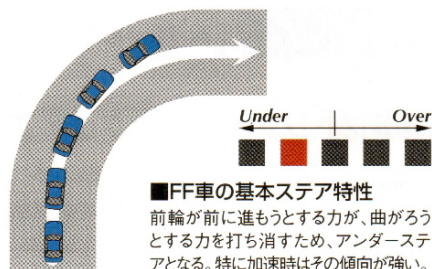
アンダーステアとオーバーステア

駆動方式について語る上で欠かせないのが、アンダーステアとオーバーステア。これらは、ステアリングを切った際のクルマの動きを表すもので、アンダーステアはステアを切った量よりも外側に膨らんでいく特性、オーバーステアはステアを切った量よりも内側へ切れ込んでいく特性となる。駆動方式ごとにステア特性は違ってくるのだ。

アンダーステアのライン
ステア修正しないとガードレールに激突してしまう。

オーバーステアのライン
リアタイヤが流れ、ステア修正しないとスピンしてしまう。

車内のスペースを広く取れるファミリーカー向けの駆動方式

フロントにエンジンを搭載し、フロントタイヤで駆動する方式。エンジンとトランスミッションを前に集めたため、室内を広くできるのが特徴だ。また、舵取りと加速を担うフロントタイヤが、エンジンの重さで路面に押しつけられるため、走行安定性に優れる。

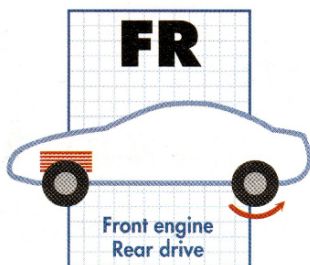
■FF車の基本ステア特性
前輪が前に進もうとする力が、曲がろうとする力を打ち消すため、アンダーステアとなる。特に加速時はその傾向が強い。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

アクセルを踏めばスピンを回避できる

舵取りもトラクションもフロントでやるから、アンダーが出ちゃうんですよね。タイヤはロックしやすいし。ただ、スピンしそうな時、FFはアクセル踏めば戻るんですよ。笑っちゃうぐらい（笑）。

最速の彼方へ *Text by Ikki Fujisawa*

ハイスピードでの限界が低い

FFは初心者にやさしいクルマだと思う。ただ、スピードが上がると、限界性能の低さが顔を出すんだ。

ドリフトに最も適した走り屋御用達の駆動方式

フロントにエンジンを搭載し、リアタイヤで駆動する方式。エンジンとトランスミッションを前後に分けているためバランスがよく、安定感は抜群。また、レーシングカーのベース車として多く使われているように、高速走行時の限界性能が高いのも特徴の1つだ。

■FR車の基本ステア特性
前荷重でリアタイヤが浮き、オーバーステアになりやすい。その度合いが増すとテールスライドを起こすことも。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

速さを求めるならアンダー気味に乗りこなす

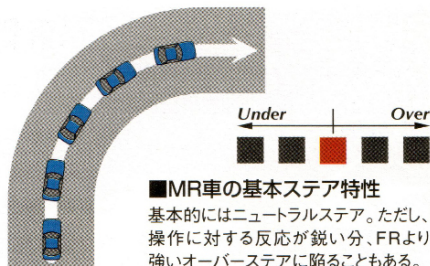
FRは一番クセがないんじゃないですかねえ。コントロール性が高いですから。リアが出やすいんでオーバーステアになりますけど、それを若干アンダー気味に乗りこなせれば速いでしょうね。

最速の彼方へ *Text by Ikki Fujisawa*

テールスライドの量をコントロール

限界性能が高いFRだが、注意が必要なのがテールスライド。姿勢を正してやんないとスピンするんだ。

居住性を無視し走りに徹した駆動方式

車体のほぼ中央にエンジンを搭載し、リアタイヤで駆動する方式。クルマのメカの中で最も重いエンジンが中央にあることで、重量が4輪に対して均等に配分されるため、バランスが良く、操縦性が非常に高い。また、限界性能もFR以上のレベルにあるのだ。

■MR車の基本ステア特性

基本的にはニュートラルステア。ただし、操作に対する反応が鋭い分、FRより強いオーバーステアに陥ることもある。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

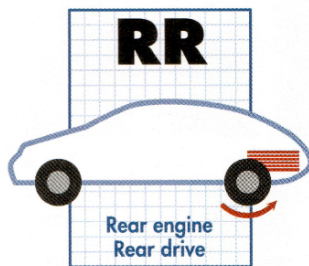
MRには2種類のタイプがある

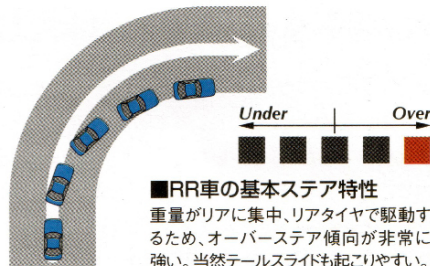
車重バランスがいいから運動性能が高く、速いですね。動きもシャープですし。エンジンをフロント側に搭載するタイプとリア側に搭載するタイプがあるんですけど、後者のほうが安定性は高いです。

最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

よりハイレベルなテクニックが必要

最速を目指すという意味ではコイツが一番だろう。だが、FR以上に挙動に気を使わなきゃならねえんだ。

駆動力をコントロールしやすいスポーティな駆動方式

リアにエンジンを搭載し、リアタイヤで駆動する方式。FFの逆パターンで、室内を広く取れる点は同じだ。また、エンジンの重みでリアタイヤのグリップが高まるので、トラクションがかかりやすいし、加速によるホイールスピンもしにくい。スタートダッシュしやすいだろう。

■RR車の基本ステア特性

重量がリアに集中、リアタイヤで駆動するため、オーバーステア傾向が非常に強い。当然テールスライドも起こりやすい。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

オーバーステア傾向が非常に強そう

ポルシェなんかがそうですけど、イメージ的にはリアが出過ぎちゃうのかな。実際に乗ったことはないんですけど。フロントが軽そうだから、慣性でどんどん流れていっちゃうみたいな印象はあります。

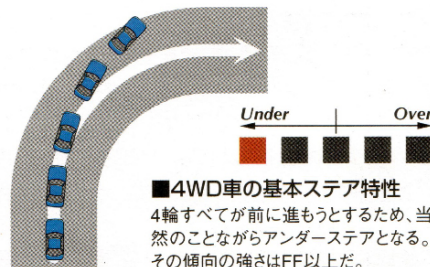
最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

種類が少ないのが難点と言える

ハイパワーを無駄なく使えるところはまさに俺向き。種類が少ないから、選択の余地がない点が惜しい。

コンディションの悪い悪路をラクに走破できる駆動方式

4つのタイヤすべてで駆動する方式。メカニズムが複雑なため、重くなってしまう点はネックだが、それを補って余りある高い走行性を持つ。4輪すべてで駆動するため、バンピーな路面やスリッピーな路面などでも、イージードライビングが可能になるのだ。

■4WD車の基本ステア特性

4輪すべてが前に進もうとするため、当然のことながらアンダーステアとなる。その傾向の強さはFF以上だ。

金石勝智のドライヴィングレクチャー

悪条件での走行性はピカイチ

クルマ単体の安定感という意味では四駆が1番ですね。悪条件の中でもよく止まるしよく曲がるし、アクセルも踏めますから。乗り味的には、駆動輪が多いからアンダー傾向が強いかな。

最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

トータルバランスでは群を抜いて高い

高い直進安定性に悪路での強さ……オフロード4WDが大嫌いな俺でも、四駆の性能は認めざるを得ない。

タイムアップばかりがレースゲームじゃない!?

魅せるドライヴィングテクニック

〜スピンターンをマスターしよう〜

スピンターン──タイムアップにはつながらないが、「魅せる」という意味でぜひともマスターしたいテクニックだ。コイツができれば一躍ヒーローになれる!?

MACHINE COMPLETE

バスかトラックのボディがベスト

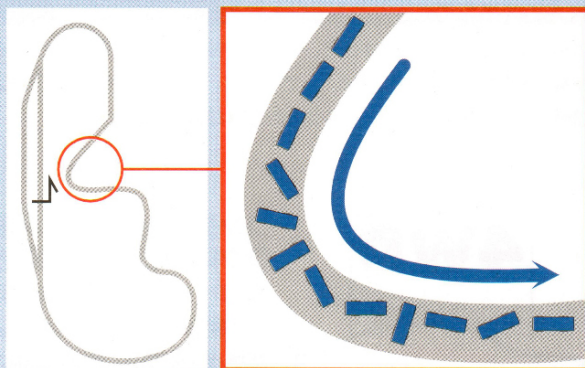
最初に断っておきたいのは、スピンターンはどんなクルマでもできるテクニックではないということ。基本的に横Gが掛かっている時にサイドを引けばスピンするが、スピンしながらスピードをある程度キープし、そのまま走れるクルマは限られているのだ。そこでまずは、特別仕様のマシンコンプリートを説明していこう。エンジンはハイパワータイプ。シャシーはFRがベスト。そして肝心なのが、ボディをトラックかバスにする点。これ以外のボディでは、スピン→ストップしてしまうのだ。さらに、装着しておきたいパーツを右表にまとめたので参考にしよう。

■装着しておきたいパーツ

パーツ	解説
●Ecology（タイヤ）	グリップ力が低いタイヤはスピンしやすい。グリップ×のEcologyがベストチョイスだ。
●Tiger Foot（サスペンション）	車高は高すぎず低すぎないのが○。お勧めは箱根の虎口から入手できるTiger Foot。
●Iron Crow（ブレーキ）	前荷重から瞬時にスピン状態へ持っていくには、初期制動力の高いブレーキが必要。
●Lariat（ステアリング）	スピン状態のクルマをターンさせるのだから、ハンドルはより切れるほうがいい。

DRIVING

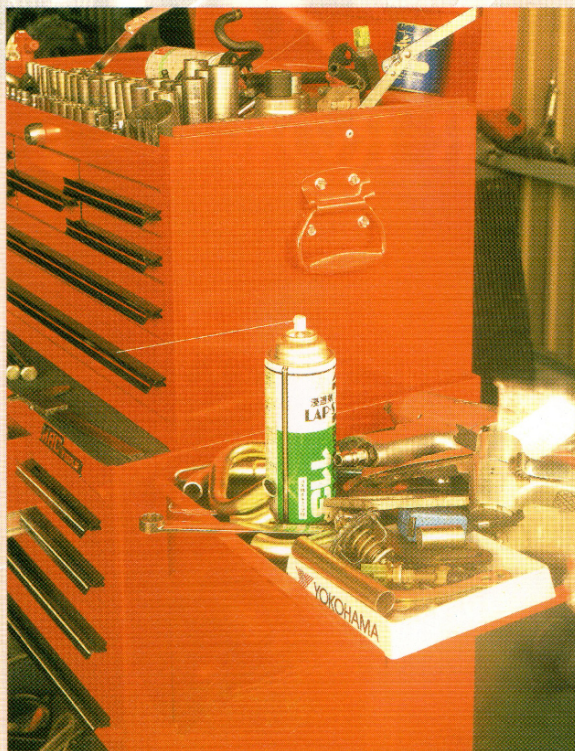
真横を向いたら逆ハンを切ってアクセル全開

ここでは、スペンサーズテストコースのヘアピンを舞台にスピンターンの方法を紹介する。まず、トップスピードからヘアピンのRが見えたら、フットブレーキ＋ステア操作でリアを滑らせ、すぐにサイドを引く。テールスライドするので、ステアを左に切ってスピンさせよう。そして、クルマがコースに対して垂直（フロントがアウト側）になったあたりで逆ハンドルを切りながらアクセル全開にし、立ち上がるわけだ。

Spencer's Test Course ［スペンサーズテストコース］

↑進入はアウトから。通常よりも早めにリアを滑らせるようにする。

↑すかさずサイドブレーキを引き、ステアリングを左へ目一杯切る。

↑このあたりで逆ハンを切り、アクセル全開にすれば、自然に回る。

↑うまくこなせば、100km/h前後のスピードで立ち上がれるはずだ。

The MACHINE

オーバー　マイル

OVER200MPH

BACK GROUND

～MONSTER Rの履歴～

Base : SKYLINE R33 GT-R
Turned by : MOVE
Max Power : unknown
Max torque : unknown
Max Speed : 319.94km/h

のモンスター

GARAGE TBK
HOSAKA TUNING FACTORY
OVER 200 MPH
Castrol
HIGH SPEED DRIVING RPG

BACK GROUND part1 ~ROAD IMPRESSION~

現実世界に舞い降りた怪物(モンスター)

架空世界の横浜から現れた"R"は オーバー200マイルの青き稲妻

パーフェクトブルー――初夏の陽光を全身に浴びたモンスターRは、思わずそんな言葉を使いたくなるほどの、圧倒的な"青"を身にまとって現れた。世の中に青いクルマはごまんと存在するが、これほど存在感のある青色をしたクルマにはそうお目にかかれないだろう。両サイドのドアに入った「Racing Lagoon」のロゴも、美しいボディカラーに違和感なくマッチしている。モンスターRは『レーシングラグーン』のゲーム中にも登場するマシンで、特徴的なスタイルを持つリアウイングや、流麗なフォルムのフロントスポイラーもゲームと同様。まさにモニター上からそのまま飛び出してきた、といった印象だ。R33が持つマッチョなテイストを活かして仕上げられたというボリューム感のあるボディは、見る者の多くに"凄み"を感じさせるに違いない。前述した"青"と、このボディが相まって、モンスターの名に恥じない風格を醸し出しているのだ。

エンジンを始動させ、軽くブリッピングをすると、モンスターは地を這うように疾走を始めた。ターボ車特有の過給音が心地よく耳を擽る。ただし、最高速仕様のマシンだけあって、町中での低速走行はお世辞にも得意とはいえそうにない。聞いたところによると、街乗りでの燃費はせいぜいリッター4～5キロというところらしい。

街中では自らの力を誇示できず不満そうな唸り声をあげていた怪物だったが、ひとたび高速に乗った途端、機嫌を直してくれたようだ。甲高いエキゾーストノートを残しながら、回転計の針は一気にレッドゾーンへと跳ね上がる。あくまで最高速重視のマシンではあるが、加速性能の面でも十分な実力の持ち主のようだ。背中に押しつけられるシートの感触を楽しみながら、しかしドライバーはアクセルの踏み込みの開度がせいぜい1/3程度であることを知っている。それでいてこの加速、このスピードだ。もしアクセルを目一杯踏み込んだら……。怪物の実力の片鱗が垣間見えたようなような気がした。

光の尾をなびかせてトンネル内を駆けるマシン。苦労のたまものというラグーンブルーは、闇の中で一段とその魅力を増して輝く。

光り輝く相貌が闇を切り裂いて迫る。フォグランプをマウントしたバンパースポイラーは「ル・マン」という名に違わず非常にレーシーな雰囲気だ。

疾走する姿はまさに青い稲妻を思わせる。ちょっとした光の当たり加減によって微妙に表情を変化させるボディカラーがすこぶる美しい。

逞しい力強さと
繊細な美しさが
見事な調和を見せる

不敵な面構えは
実力に裏打ちされた
自信の現れか——

モンスターR VS モンスターR

ゲームショウに展示された時点のモンスターRは、ゲーム中に登場するモンスターRをモデルにしている。細部までリアルに再現されている。ゲーム中のモンスターRで圧巻されるのはそのエンジン。レベルアップこそ出来ないものの、単体で約800PSを絞り出す圧倒的なパワーはまさに怪物。

BACK GROUND part2 ~ALL ABOUT MONSTER R~

一切の贅肉をそぎ落とした究極のマシン

[EXTERIOR]

どうしても七変化するボディカラーに目を奪われがちだが、もちろん各種スポイラーを始め、そのほかにも見所はたくさん。なお、88ナンバーは改造認可のおりた合法なクルマである証だ。

↑思わず圧倒されてしまう迫力のフロントマスク。スポイラーのセンターには「Racing Lagoon」のロゴが輝く。

↑各パーツ1つ1つは比較的ハデめなものが多いにも関わらず、トータルで見ると決して下品ではなくセンスよくまとまっているあたりはさすがの一言。

↑ボリューム感あふれるヒップ。リアウインドウには「TEAM BAY LAGOON RACING」の文字が。

↑ロゴが入ったリアウイングはレーシングラグーンSPL。

↑両サイドのドアに描かれた巨大なゲームロゴはアピール度大。

↑圧巻の極太マフラーとステンレス製のプロテクター。

[INTERIOR]

MOVEの提唱するチューニング理念どおり、居住性を著しく損なうようなカスタムはしていない。ドライバーズシートは、十分なスペースを確保。

↑スパルタンなムードが漂うコックピット。赤と黒の対比が美しい。

↑320km/hまで刻まれたスピードメーターがその実力を物語る。

↑ズラリと並んだ4連メーター。右から燃圧／油温／水温／排気温度計。

[ENGINE]

神秘のヴェールに包まれたエンジンルーム。なお、エンジン自体は、これまでに数回ほど乗せ替えているとのこと。

↑エンジンルーム全景。すべてのパーツが曇りなく磨かれている。

↑クロムメッキ塗装されたパイピングピン。「Racing Lagoon」のプレートが覗く。

↑MOVEの文字を冠するヘッドカバーもボディと同色に塗装済み。

SPEC

車両について

型式:E-BCNR33(Vスペック)
車体番号:BCNR33005498
年式:平成7年式
最高速度:319.94km/h(谷田部にて)
当時の仕様:GT2540ハイカム仕様

ボディーワークについて

バンパースポイラー:ル・マン／ボンネット:エアーシャーク・レーシングラグーンエディション／サイドステップ:プロトタイプ／リアスポイラー:レーシングラグーンSPL GTリアウィングダックテール／エアロミラー:ガナドール社製／ホイール:WORK社製:MOVEオリジナルカラー"200MPH-01"／タイヤ:ブリヂストンRE711(265-35-18)その他:カーボンリアストップランプグリル／バンパープロテクター／ボディカラー:ラグーンブルー(配合等一切社外秘)

インテリアについて

ロールバー:ワンオフ11点式(アルミ製)／シート:F.I.A公認赤張替フルバケットシート／ステアリング:ポルシェカップ用momo社製ステアリング／その他:サベルトハーネス(赤)／コンプリートメーターパネル:プロトタイプ／ニスモ社製320km/hフルスケールメーター／HKS社製5連追加メーター／テクトム社製マルチディスプレイモニター／エアコン移設

装着パーツについて

クラッチ:OS技研社製ツインプレート／エアクリーナー:K&N社製純正交換タイプ／プラグ:NGK社製レーシングプラグ8番／CPU:PRIDE／足廻り:エナペタル社製／ブレーキ:apロッキード4POT／オイルクーラー:HKS社製／その他:オイルキャッチタンク／ブリッツ社製タワーバー

モンスターR

怪物を創りし男

'99ゲームショウ春でのデビューを皮切りに
クルマ雑誌や新聞などの各種メディアに登場、
走る広告塔(?)として活躍したモンスターR。
この、美しさと力強さを兼ね備えた青き怪物は
東京郊外のあるチューンショップで産声をあげた。
制作を担当したMOVEの山田学氏が
チューニング理念とモンスターRについて熱く語る――

●モンスターR制作担当

山田　学 INTERVIEW

チューニング全般編

お客さんの立場から チューニングショップに転身

――クルマは昔からお好きだったんですか?

山田　そうですね、小さい頃に童夢―零というマシンに一目惚れして以来のクルマ好きです。免許も、18になってすぐに取りました。ただ、仕事としてチューニングの世界に入ったのは割と遅めなんですよ。というか、ムーブというショップを知らなかったらこの世界に入ることはなかったでしょうね。

――それはどのような理由で?

山田　免許を取ってクルマを買っていろいろいじったりしてたんですが……チューニングっていうのは終わりがないんですよ。「これでおしまい」っていうのがない。で、25過ぎたくらいのときにその辺を考えて……チューニングに疲れ切ってた時期というのがあったんですね。そんなときにムーブのチューナー、保坂明人という男に出逢って、そのチューニング理念に感じ入ったんです。自分の求めていたのはこれだ、と。

――理想のショップをようやくみつけた、ということですね。では、山田さん自身のチューニング理念……チューニングをする上で最も大切なことというのは何であるとお考えでしょうか?

山田　まず、ウチがチューニングをやっていく上でのポリシーとして「速い・安い・壊れない」というのがありますね。いわば、ムーブの3大原則。先ほどもお話ししたようにチューニングというのはある意味、底なしの世界なんです。だから当然、お金もかかる。それがチューニングの怖い部分でもあって、最初は楽しくて始めたはずが、いつの間にか生活を切りつめてまでクルマにお金をつぎ込んでいる……というような人もたくさんいると思うんですよ。それじゃいけないな、と。それと、

Gaku Yamada

有限会社アスク(MOVE)統括取締役。芸能マネージャーから
チューンショップへと転身したという異色の経歴を持つ。
自身、客である期間が長かったために
お客さんの気持ちがよくわかるという頼れる兄貴分的存在だ。

チューニングすることで クルマがマシンに変わっていくんです

チューニングカーというのはレーシングカーではなくて、あくまでナンバー付きのストリートカーなんですよね。だから当然、世の中のルールからはみ出すようなものであってはいけないと思います。

——なるほど。では、ちょっとゲームの話になるんですが…。このゲームの中では例えばターボを8個付けたり、FRがMRになったりといった改造を施すことができるんですけど、そういう部分についてはどう思われますか。

山田　チューニングというのはやっぱり、夢とかロマンだと思うんですよ。そういう意味でいえば、夢があっていいなと思いますね。現実世界のチューニングでもそうなんですが、不可能って決め付けたらそこから進めなくなっちゃうんです。自分で考えたチューニングを思ったとおりに実現できるというのは、素晴らしいことだと思います。想像しただけでもワクワクしますね(笑)。

——ところで、チューニングというのは実際の作業だけではなくて、いろいろ細かい計算をしたり、考える時間というのも当然あるんですよね。例えばコンピュータを使ったりだとか。

山田　それはもちろんあります。今のチューニングカーというのはコンピュータで動いている部分が大きいので、どんなにメカニックの腕が良くても、どんなにいいパーツを使っても、セッティングが甘いと意味がない。ただの宝の持ち腐れになっちゃうんです。だから、最後のセッティングというのがキモだと思いますし、非常に神経を使う部分ですね。もちろん、それまでの工程……パーツの選択とかパーツの取付けかなんかも大事なんですけれども、最終的にそれを活かすも殺すもセッティング次第であると。それと、計算ということで言えば、実際に電卓も叩きます(笑)。さっきもお話ししたとおり、いかに安く、お客さんの要望にお応えできるかというのも大切ですから。

——素材も大事だけど、味付けも大切だということですね。では、職業としてのメカニックに求められる資質というか、一流のメカニックに必要なものは何だとお考えですか。

山田　まず、クルマが好きであるというのが大前提でしょうね。やっぱりこの業界というのは下積みの期間もそれなりに必要ですし、クルマが嫌いだと続けていくのは難しいと思います。それと、大事なのは「預かっているのはクルマじゃなくて人の命」だという点を常に忘れないことですね。例えば、ネジの締め忘れが原因で大変なことになる場合もあるわけですから。

——なるほど、それはもっともですね。では、山田さんご自身が考えるクルマのチューニングの面白さというのは?

山田　言葉は悪いですが、一言でいうと麻薬……ですかね。先ほどもお話ししましたが、終わりがない、際限がないというところが面白いのかな、と。量産車に自分なりの味付けを施すことによって自分だけのものにしていく……オレ色に染めていく満足感というか(笑)。でもホント、そこだと思うんです。チューニングすることによって「クルマ」が「マシン」に変わっていくんです。で、結果的に仕上がったクルマが万人にとってカッコいいものである必要はないんです。自分の理想どおりに仕上がればそれでいい。

——では、チューニングに対するこだわりが何かあればお聞かせください。

山田　こだわりといえば、やっぱり最高速の記録ですね。ウチのステッカーに「OVER200MPH」という文字が入ってるんですが、これはムーブのモットーでもあって、200マイル(時速約320キロ)を超えるという意味なんです。で、最高速とは何かといえばやっぱりロマンなんですよ。オーバー200マイルの世界は、大げさじゃなくて聖域……普通の人が簡単に到達できる場所ではないという意味で、聖域なんじゃないかと。そこへ行くことによってしか見られないものを、この目で確かめてみたいんです。

MOVEの日常風景

一般的にチューンショップというと謎めいたイメージが強く、ショップの方々の作業風景は、そうお目にはかかれないはず。ここでは、山田さんのお仕事風景をちょっとだけ紹介しよう。

↑モンスターRをジャッキアップして、フロントタイヤのホイールをチェック中。使い込んだ軍手が職人風。

↑モンスターの心臓部を入念に点検。普段は目に付かないエンジンルーム内も、ピカピカに磨かれている。

↑同じくボンネットを開けてエンジンルーム内を調整中。厳しい目は、パーツの僅かな異変も見逃さない。

↑計器類をチェック中。繊細なバランスの上に成り立つチューニングカーにとっては欠かせない作業だ。

モンスターR開発秘話編

モンスターのベースは日本最速のGT-R

——モンスターR号は、どういった経緯で作られることになったんですか。

山田　去年の9月に、スクウェアさんから「ゲームショウ用のデモカーを作ってほしい」というオーダーをいただいたのが最初ですね。ベースになったGT-Rというのは、その時点におけるうちのファーストデモカーで、谷田部で319.94km/hという公式記録を残しているクルマなんです。これは、アクチュエーター方式というレギュレーションがあるとすれば、GT-Rの持つ記録としては最速でしょうね。つまり、モンスターR号は日本最速のGT-Rがベースになっているんです。

——クルマの製作にかかわられた方はどのくらいですか。

山田　基本的にはウチのスタッフ総動員ですね。それと、いろいろな方々のご協力を得てという感じです。特に、ボディワークは横浜にあるオートガレージTBKというショップにお願いしたんですが、こちらでイメージしていたとおりに仕上げていただきました。

——今、イメージという言葉が出ましたが、このクルマのイメージというのはどんなものだったんでしょうか。

山田　まず9月に初めてスクウェアさんに行ったときに、デモのムービーなんかを見せていただいたんですよ。そのときにロゴも見せていただいたんですが、あのロゴを見た瞬間「これだ!」と。イメージは青でいこう、と。もう、勝手にそう思いこんでしまったんです。

——そのへんは、スクウェアさん側のほうから「こうしてほしい」といった要望というのはなかったんですか?

山田　レーシングラグーンのコンセプトを守るという点では多少ありましたが、ボディワーク面や性能面については実際に走らせることができる車という以外はほとんど制約はなかったですね。その反面プレッシャーも大きかったです。何しろゲームのフラッグシップデモカーとして、いろいろな場所に展示されて大勢の人の目に触れる訳ですし。

——制約がないということで、やろうと思えばいくらでもできたと思うのですが、あえてナンバープレートを取って自走できるようにしたのは。

山田　やはりチューニングカーというのは、レーシングカーでもなければ飾りものでもないストリートカーであるというのがウチの理念なので、きちんと公道も走れるナンバー付きのクルマにしたかったんです。ただ展示するだけの創作物を作ったわけではない、と。ゲームショウに展示していただいたときも、ここから自走して幕張メッセまで行きましたしね。

——では各部の解説をお願いしたいのですが。

山田　まず、フロントバンパースポイラー……これはル・マン/レーシングラグーンエディションという名前なんですが、今回のモンスターR号のために型から起こしたもので、もう量産体制に入ってます。ネーミングからおわかりになるかもしれませんが、一昔前にル・マンを走っていたポルシェをイメージしました。GT-Rとポルシェというのは遙か昔からのライバル同士なんですが、あえてそのライバルからモチーフをもらってきたんです。ボンネットは、うちのエアーシャークという量産品なんですが、これもレーシングラグーンエディションとして、左右にダクトを追加しています。それと、強調したいのはリアウイングですね。いわゆるGTウイングというタイプなんですが、世の中のR33のGT-Rでこれをつけてるクルマはまだいないはずです。というのは、R33はトランクの形状の問題なんかがあって簡単には付かないんです。結局、トランクの穴埋め加工をして取り付けたんですが、幸い評判もいいようですので苦労した甲斐がありました。

——製作日数というのはどれくらい?

山田　構想期間を除いて約60日といったところです。意外に短いと思われるかもしれませんが、ご覧のとおり手を抜いたところは1カ所もありません。最初から“ベター”ではなく“ベスト”を目指していたので、考えてる時間がかなり長かったというのもありますしね。

——最も力を入れたのはどの部分でしょうか?

山田　あくまでショウカーということでビジュアル面を最優先して作りました。格言っぽく言えば「派手過ぎず、地味過ぎず、後ろ指をさされることなく振り返らせる」。お、なんかうまいこと言ったな(笑)。でも本当に、これが街を走るチューニングカーの美学だと思うんです。派手過ぎちゃカッコ悪いし、地味過ぎちゃ意味がないし、後ろ指をさされるようじゃそれはちょっと違うと思うし、

オーバー200マイルを
このマシンで達成したいですね

さりげなく振り返ってもらえるようなクルマ。そういう意味で言うと、僕もチューニングカーに乗ってかれこれ10年になるんですが、この10年の夢を形にしたクルマといっても過言ではないですね。

——その他で苦労した点などありましたら。

山田　1番苦労したのはボディカラーですね。とにかく苦労しました。先ほどお話したとおり最初から青にしようというのがあって、それもただの青じゃなくて七変化する青がいいなと。で、イメージは頭の中にあるんですが、実際の調合作業を始めてみたらどうにも思った色が出ない。一口に青といっても水色から紺まで無限にありますからね。下品な青にはしたくなかったし、どこにでもあるようなありふれた青にもしたくなかった。だから、昼の日光の下で調合して、水銀灯の下で調合して、夜の闇の下でも調合して……って感じでとにかくひたすら調合しました。昼は昼の顔、夜は夜の顔を持つ色にしたかったんですよ。最終的に、七変化どころか十二変化くらいするブルーになりました。ちなみに、正式名称はラグーンブルーです。最初は七変化するからカメレオンブルーって言ってたんですけど、それじゃいまいちカッコ悪いので（笑）。

——ミーハー的な質問なんですが…パワー的にはどのくらいあるんでしょうか?

山田　先ほどお話したように、ベースとなったクルマがウチのフラッグシップデモカーなので、ゲームショウの時でいえば800馬力くらいはあるでしょうね。ただ、ウチは馬力主義じゃないんで、正確に何馬力あるかというのはちょっとわからないですけど。それと、谷田部で319.94km/hをマークしたということでフルチューンだと思われがちなんですが、実はそうじゃないんです。ちょっとマニアックな話になりますが、腰下はいじってませんし、ピストンやミッション、ファイナルギア比もノーマルなんです。そういった意味でいえば、このモンスターR号はスピード面だけじゃなくてコストパフォーマンス的に見ても“モンスター”級だといえるんじゃないでしょうか（笑）。確かにある程度お金はかかってますが、それに見合うだけの性能は十分に発揮していると思います。

——すべての面において妥協はされていないというわけですね。では、これは愚問かもしれませんがモンスターR号に値段を付けるとしたら。

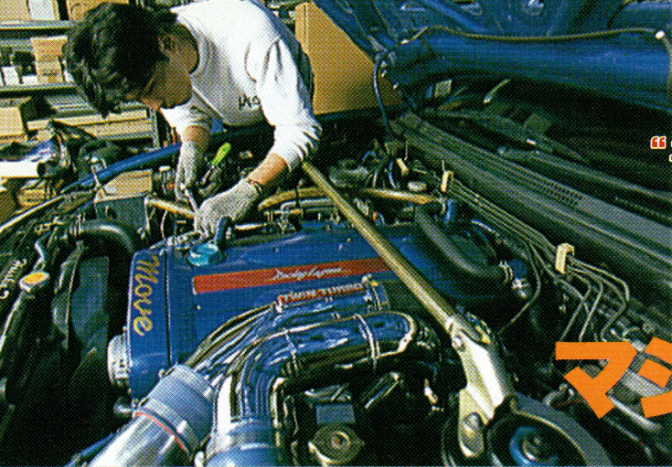
山田　付けられませんね。ただ1ついえるのは、たとえいくら積まれても手放すことはないだろうと。個人的な思い入れだけじゃなくて、ムーブとしての歴史も背負ってますしね。カッコよく言えば「血と汗と涙に値段は付けられない」と（笑）。まあ、スクウェアさんのショールームに飾っていただけるというのでしたら、また話は別ですけれども（笑）。

——では最後になりますが、今後のモンスターR号について何かありましたら。

山田　モンスターR号はレーシングカーではないので、レースに出る云々というのはありませんが、機会があればもう1回谷田部を走らせたいですね。そして、以前に成し遂げられなかったオーバー200マイル（約320km/h）をこのマシンで達成したい。それができるマシンだと思っています。

“速い・安い・壊れない”がモットーの
チューニングショップMOVE

東京都下日野市——五重の塔でも有名な高幡不動尊にほど近い緑豊かな土地に、モンスターR生誕の地はある——。山田さんの所属するMOVEはGT-Rを中心に、主に日産車を手がけるチューニングショップだ。“最高速”という、最もクルマに負担のかかる分野を得意としており、平成9年にはアクチュエーター方式のチューンドGT-Rとしては日本最速の記録（319.94km/h）を叩き出している（自社調べ）。

有限会社アスクMOVE tuning factory
東京都日野市南平4-30-9　TEL/FAX 042-593-7456
ホームページ:http://www2.dango.ne.jp/movetf/

“モンスターR”製作担当監修

基礎から学ぶマシンパーツ講座

監修:山田学(MOVE所属)

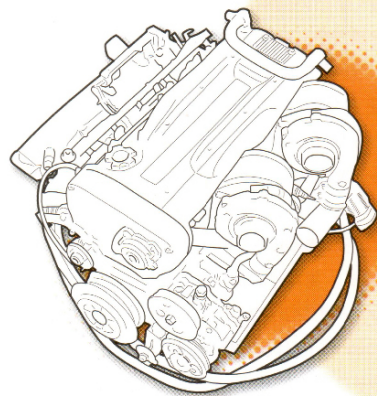
チューニングメーカーの言葉を交えながらゲーム中に登場する各種パーツを解説

多種多彩なパーツ類を自由に組み合わせせることができるシステム「マシンコンプリート」。だが、各パーツの役割も知らずに、ただ機械的に組み上げてはいないだろうか。あらかじめチューニングの方向性を自ら計画し、理にかなった究極のマシンコンプリートを追求してほしい。

クルマを形成するメカニズム

クルマはエンジン、シャシー、ボディによって成り立っている。この3つが揃って初めて「走る」「曲がる」「止まる」ことができる。そこで、まずはこの3つの要素の基本的なメカニズムについて説明していこう。もちろん、ここでレクチャーするのは、ホンのさわりのアウトラインだ。非常に複雑なメカニズムだけに、とても数ページで語り尽くすことはできない。だが、基本的なことさえ頭に入れておけば、後のパーツ説明と併せて改造をより深く楽しむことができるだろう。

ENGINE [エンジン]

エンジンは、ガソリンと空気の混合ガスをシリンダー内に吸い込んで(吸入)圧縮、圧力が高まったところへ点火、爆発によってパワーを生み出すという仕組みになっている。爆発後はガスの燃えカスを排出して、再び吸入→圧縮→爆発という工程を繰り返すのだ。エンジンのカテゴリーにも色々ある。まず、ピストンの往復運動によって出力するレシプロ形式と、ローターの回転運動によって出力するロータリー形式に大きく分けられる。また、シリンダーの配列によって名称(直列や水平対向、V型など)が変わってくる。さらにレシプロ形式の場合は、吸排気系のバルブやカムの数、配置位置によって、DOHCやSOHC、OHVといった種類に分類されるのだ。

村丘オヤジのひとりごと

エンジンの性能は馬力とトルクで決まる

エンジンはな、馬力がでかけりゃスピードが出るし、トルクがでかけりゃ加速がいいってもんだ。ただ、いくら力があっても、パワーバンドが狭すぎると扱いにくいぞ。広い回転域で馬力もトルクも出てるってのが理想だな。

専門家に聞く!

それぞれのメリットとデメリットを知っておくことが重要

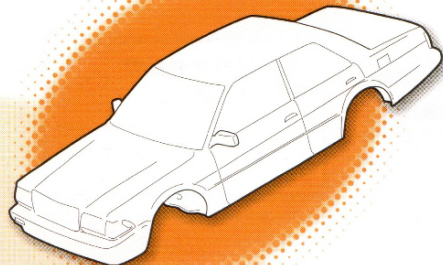
DOHCなんかは追従性がよくてフリクションロス(機械損失)が少ないです。ロータリーもロスが少なくて高出力ですが、パワーアップには限度がありますね。

BODY [ボディ]

クルマのスタイルを決定づけるボディ。セダンやクーペ、ワゴンなど、そのフォルムは多種多彩だ。そして、クルマを速く走らせるという意味で忘れてはならないのが、ボディラインに応じて発生する空気抵抗だ。空気抵抗が大きいとスピードの乗りが鈍るばかりでなく、エンジンパワーを無駄に使うことになるため、燃費も悪くなってしまう。空気の流れをスムーズにし抵抗を減らすには、ボディのフォルムを流線形にしてできるだけ低くする、というのがセオリーだ。ただしその場合、室内の居住性は悪くなるというデメリットも発生する。そして、下向きの力=ダウンフォースも、ボディを語る上での重要なファクターである。この力によってクルマは路面に押し付けられ、操舵性が良くなり、エンジンのパワーも無駄なく伝えることができるのだ。

専門家に聞く!

**800馬力で3tのクルマよりも
250馬力で500kgのクルマのほうが高性能**

車両重量を最高馬力で割った数をパワー・ウエイト・レシオといい、この数が小さいほどクルマは高性能なんです。だからボディはなるべく軽量化するべきですよ。

村丘オヤジのひとりごと

ボディを改造してフォルムを変える

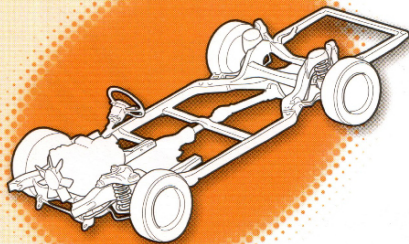
仮にシャシーがFFでボディがFR対応じゃ、普通は組み合わせられない。だがな、そんな時は札束抱えてワシの店にスッ飛んでこい。短時間でFF対応にモディファイしてやるから。ついでにボディ形状も変えてやるぞ。

CHASSIS [シャシー]

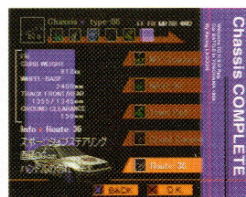
クルマの土台となるシャシーは、大きく分けてパワートレーン(動力伝達装置=トランスミッション、デファレンシャル、ドライブシャフト、プロペラシャフトなど)と足回り(タイヤ、ホイール、ブレーキ、サスペンションなど)によって構成されている。パワートレーンはエンジンの搭載位置と駆動輪に応じて異なり、例えばFFやRRでは、エンジンの下のタイヤを駆動させるので、プロペラシャフトはないのだ。一方、足回りは、舵取りや路面への駆動力の伝達、凹凸による衝撃の吸収など、走行中のクルマをコントロールする役目を担う。また、トレッド(左右のタイヤの中心間の距離)やホイールベース(前輪の中心と後輪の中心の距離)、最低地上高(路面と床下の距離)によって、操縦性や走行安定性は変わってくる。

村丘オヤジのひとりごと

レベルアップを想定してシャシーを選ぶ

乗り比べればわかるだろうが、駆動方式によってシャシーのクセはかなり違う。レベルアップのことを考えたら、1つのシャシーにこだわるのもありだな。もし、途中で変えるにしても、ボディを対応させればいいんだからさ。

専門家に聞く!

**コーナリング性能を重視した上で
各駆動方式の長所を延ばしていく**

どの駆動形式も基本的なセッティングはコーナリング重視ですね。あとは重量の配分とか、それぞれの特徴を活かす形でチューンしていけばいいと思いますよ。

ポテンシャルを高める各種パーツ

いくらクルマの素性が良くても、常にノーマル状態で勝てるほどレースは甘くない。対戦相手はもちろんのこと、レース形態やコースレイアウトに応じて進化していかなければならないのだ。そこで登場となるのが多種多彩なパーツ類だ。エンジンなら馬力やトルク、排気量のアップ。シャシーならタイヤのグリップ力やブレーキの制動力の強化。そしてボディならダウンフォースの増加や空気抵抗の減少といった具合に、チューンアップしていくことができるのだ。長所をさらに延ばし、短所を可能な限りなくす方向でパーツをチョイスしていきたい。

ターボ

TURBO

排気ガスのエネルギーによって空気を吸い込み、大気圧の1.5倍前後まで圧縮、その圧縮した空気を強制的にシリンダー内に押し込むのがターボの役目だ。出力が上がり、馬力やトルクが大幅にアップする。

専門家に聞く!

一言で言えばドーピングです。普通じゃ考えられない量の空気を一気に押し込むという点でね。当然、燃費は悪くなりますけど。

村丘オヤジのひとりごと

圧縮比+1のターボを3個付けても、残念だが+3にはならん。+1のまんまだ。+2を付ければ+2になるがな。

スーパーチャージャー

SUPER CHARGER

より空気を送り込む点はターボと同じで、エンジンの回転と直結している分、ターボラグ（アクセルを踏んでからターボ効果が発揮されるまでの時間の遅れ）が生じないのが特徴。ただし、ローターを介すため出力にロスが出てしまう。

専門家に聞く!

スーパーチャージャーはロケットダッシュができるんですよ。ターボは中速からなんですけど、コレは最初から行けますから。

村丘オヤジのひとりごと

ターボラグがないから、低回転でもすぐに効果を発揮する。加速重視にする場合はコレだな。

ピストン

PISTON

シリンダー内を上下に往復運動し、吸入→圧縮→爆発→排気を行うのがピストン。そこで得られた爆発力は、コンロッドを介してクランクシャフト（出力軸）に伝えられる。ピストンによる圧縮比を高めれば、出力はアップする。

専門家に聞く!

ピストンは耐久性が重要ですね。材質を変えたり鍛造したりしてね。あと、排気量を増やしたらピストンは交換しないと。

村丘オヤジのひとりごと

ターボやスーパーチャージャー、ハイカムと組み合わせて圧縮比を±0にすると、トルクがアップするぞ。

ローター

ROTOR

レシプロ形式がピストンの上下運動で駆動するのに対し、ロータリー形式はローターの回転運動によって駆動する。ローターが1回転する間にガスが3回爆発するため、大きなパワーを発揮できる。2ローター、3ローターが一般的。

専門家に聞く!

ちょっと変な言い方ですけど、ロータリーエンジンのピストンでしょう。コレは。だから耐久性を重視しないとね。

村丘オヤジのひとりごと

ゲーム内で用意されているローターは低圧縮タイプ。ターボかスーパーチャージャーと組み合わせて使えよ。

ECU

ELECTRONIC CONTROL UNIT

インジェクションからのガソリン噴射の量や時間を、エンジンの状況変化に応じてコントロールする電子パーツ。点火時期やATのシフトタイミングなどをコントロールするタイプもある。無駄な運動をなくすことでパワーが向上。

専門家に聞く!

ECUをいじるのは、リミッターのカットというのが一番大きいですね。あとはガソリンの噴射量を変えちゃうとかね。

村丘オヤジのひとりごと

馬力やトルクを高めても、レブリミットが低いんじゃ無駄なだけ。ECUを使ってリミットを上げるんだな。

エアクリーナー

AIR CLEANER

汚れた空気を吸入すると、シリンダーが必要以上に摩耗し、エンジンの寿命を短くしてしまう。また混合ガスの燃焼率も下がるため、パワーダウンにもつながる。その汚れをきれいにするのが、文字どおりエアクリーナーの役目だ。

専門家に聞く!

エアクリーナーは人間で例えるなら肺。空気をたくさん吸い込むってことでね。キノコ型のほうが吸入量は多いです。

村丘オヤジのひとりごと

箱形とキノコ型があるけど、どっちかというとキノコ型のほうが効果は大きいみたいだな。

マフラー
MUFFLER

エキゾーストパイプから流れてきた排気ガスの圧力を下げ、排気音を小さくするのがマフラー。消音度が大きいと排気抵抗が増え、出力がダウンするため、消音型と高出力型、2種類のマフラーを使い分けるタイプもある。

専門家に聞く!

手軽にパワーアップするならマフラーですね。エアクリーナーとセットで取り付けるとより効果的になりますよ。

加速力向上を謳ったマフラーを装着するとトルクは上がるが、馬力が落ちる場合があるから注意だな。

ボアアップ
BORE UP

シリンダーの内径(ボア)を大きくし、排気量を増やす。排気量が増えればそれだけ出力が高まり、パワーが上がるわけだ。ちなみに排気量は、ボア×ストローク(ピストンが上下に動く距離)×シリンダー数で決まってくる。

専門家に聞く!

排気量を上げれば上げるほどパワーは上がりますけど、デメリットも多いですね。例えばエンジンの耐久性が落ちたりね。

シリンダー内の排気量が増えた分、ピストンの圧縮比も高めてやれば、よりパワーアップできるぞ。

ハイリフトカム
HI-LIFT CAM

バルブの開閉によって、シリンダー内に混合ガスが吸入され、シリンダー内で爆発したガスが排気される。このバルブの開閉を作動するのがカムシャフトだ。ハイリフトカム、通称「ハイカム」を使えば、より多くのガスを吸入できる。

専門家に聞く!

カムの角度を変えればパワーは上がるんですけど、一概には言えないんですよ。ポートによっても変わりますしね。

村丘オヤジのひとりごと

ハイカム単体でもパワーは上がるが、高圧縮ピストンを併用すれば、さらに大きなパワーアップが図れるぞ。

ポート
PORT

ポートは、シリンダーヘッドにつながる通路のことで、混合ガスの入口(吸入)と出口(排気)となる。曲がってる部分の角度を変えたり、内部を磨いたりすることでガスの流れがスムーズになり、出力が高まるのだ。

専門家に聞く!

ポートの空気が通る面ってザラザラしてるんですけど、そこをきれいに磨いてやると、レスポンスが向上するんです。

村丘オヤジのひとりごと

ポート研磨以外はロータリー専用。ピストンやハイカムが装着できない分、コイツでパワーアップだな。

エンジン系

このゲームに用意されたエンジン系パーツの種類は、シャシーとボディのほぼ2倍。馬力やトルクの上昇が、チューンアップの重点になっていることの現れだ。実際、足回りや空力をいじっても、エンジンを強化していなければ話にならないのだ。とはいえ、ターボばかり装着していても無駄なだけ。多種のパーツを組み合わせてこそ、パワーを発揮できるようになるのだ。

キャブレター
CARBURETOR

ガソリンと空気を混合し、シリンダーへ送り込む気化器のこと。インジェクション(電子制御の燃料噴射装置)のほうがよりきめ細かく混合ガスを噴射することができるため、現在、キャブ仕様のエンジンはほとんど使われていない。

専門家に聞く!

古典的なチューニングですよね。これもポートと同様、レスポンスの向上がメインですかね。もっとも調整は難しいんですけど。

村丘オヤジのひとりごと

キャブレター仕様のエンジンは数が少ない。もし使うなら、ツインタイプに変えたほうがいいな。

フライホイール
FLY WHEEL

ピストンの上下運動を回転力に変えるクランクシャフト。そのシャフトの回転をスムーズにするためのパーツがフライホイールだ。小さく軽量なタイプにすると、回転のスムーズさが失われる変わりに加速のレスポンスが向上する。

専門家に聞く!

これもレスポンスの向上です。現実ではNAエンジンに有効ですね。ターボでもできますけど、あんまり必要ないかな。

村丘オヤジのひとりごと

フライホイールの効果は数値では表せない。とりあえず装着してみて、気に入ったら使うという感じだな。

特殊
SPECIAL

ガソリンタンクに入れることで、ターボラグや加速抵抗モーメントの減少、トルクの微増などの効果が得られるケミカル用品。効果が数値に現れないので、ソケットに余裕があるときに装着する、という程度の考えでいいだろう。

専門家に聞く!

この手のモノってレスポンスは上がりますけど、その効果の度合いってわかる人にはわかるという程度のレベルですね。

村丘オヤジのひとりごと

深夜のTV通販で出てくるようなヤツだな。飛躍的に性能アップとはいかんが、一度は使ったらどうかな。

タイヤ

TIRE

クルマと路面の唯一の接点であるタイヤ。トレッド（溝）パターンによってグリップ力やハンドリング性能が異なる。

専門家に聞く！

タイヤはグリップやハンドリングも大事ですけど、乗り心地も重要ですよ。あとはゴムのコンパウンド（柔らかさ）とかね。

村丘オヤジのひとりごと

コースレイアウトやレース条件、クルマの性能など、その状況に一番マッチしたタイヤを選ぶようにしろよ。

ホイール

WHEEL

タイヤと車軸をつなげるためのホイール。その材質はスチールを始め、軽量のアルミやマグネシウムなどがある。

専門家に聞く！

走りでいったらやっぱ軽いホイールでしょう。コーナリングでは軽いほう有利だし。あとはデザインの好みですね。

村丘オヤジのひとりごと

とにかく軽量なホイールをチョイスしとけば間違いはない。あとは好みで形状パターンとカラーを選べ。

サスペンション

SUSPENSION

路面からの衝撃を吸収したり、車高を低くできる。ダンパーの減衰力（抵抗力）を硬くすれば、操縦性が増す。

専門家に聞く！

サスペンションの硬さで乗り心地はかなり変わってきますね。特にコーナリングではクルマの踏ん張りが違いますから。

村丘オヤジのひとりごと

確かに車高を低くすれば走りやすくはなる。ただ、あまり低くしすぎると、荷重移動の効果が少なくなるぞ。

GPS

GLOBAL POSITIONING SYSTEM

いわゆるカーナビゲーションシステム。コーナーが近付くと矢印が表示、曲がる方向を示してくれる。

専門家に聞く！

GPSってあると便利ですよね。女の子受けがいいとか（笑）。でも、チューニングカーにテレビなんていうのは御法度ですよ。

村丘オヤジのひとりごと

旧型と新型の違いは重量だけ。ナビの性能に関してはどれも一緒だから、できるだけ軽いヤツを付けろよ。

ブレーキ

BRAKE

クルマの車速を落とす（あるいは止める）ためのブレーキ。ゲーム中では、ディスクかパッドのどちらかを装着できる。

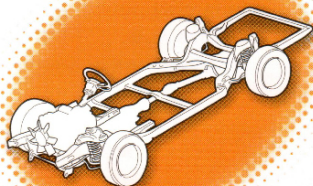
専門家に聞く！

いくらタイヤの性能が良くても、ブレーキでスピードを落としてやんないとステアリングが切れないんですよ。

村丘オヤジのひとりごと

ディスクは踏んでから止まるまでの制動力に優れ、パッドは踏んだ瞬間の制動力に優れてるぞ。

シャシー系

シャシー系パーツのほとんどが、コーナリング性能を高めるタイプ。とりあえずはタイヤとサスペンション、ブレーキをいじり、あとは走りのフィーリングに応じてほかのパーツを試していくのがいいだろう。

ステアリング

STEERING

タイヤの向きを変えてクルマを曲げるのがステアリングの役目。小径なタイプほどクイックに操舵しやすくなる。

専門家に聞く！

基本的に小口径なタイプほどクイックですね。あとは材質——バックスキンと皮じゃ掴み心地が全然違うんですよ。

村丘オヤジのひとりごと

完全テールスライドのドリフトを多用するようなコースでは、ハンドルの切れをよくしたほうがいいぞ。

ストラットバー

STRUT BAR

左右のダンパー上部をつなぐようにバーを取り付け、ステアリングの応答性やボディの剛性を高める。

専門家に聞く！

これはボディの剛性アップですね。あと、コーナリング性能も良くなります。まあ、あればいいっていう程度かな。

村丘オヤジのひとりごと

ストレートでクルマがフラフラしちゃうことはないか。ストラットバーはそれを矯正するパーツなんだな。

軽量化

LIGHT WEIGHT

不必要なパーツを取り外したり、穴開け加工や軽い素材への換装などでシャシーを軽量化。運動性を高める。

専門家に聞く！

シャシーの軽量化は、現実でいうと危険なんでやめたほうがいいです。バラスト付けて増やす分にはいいんですけどね。

村丘オヤジのひとりごと

軽量化はスピードや加速力のアップにつながる。ノーマルで重量が重い四駆なんかには必須だな。

マニュアルトランスミッション

MANUAL TRANSMISSION

シフトレバーでギアを切り替え、エンジンの回転力を変えていく。搭載しているエンジンによってギア数は異なる。

専門家に聞く！

MTは好みの回転数で走れるからいいですよね。ギア比も変えられるし。ゼロヨンではギア比を自分で変える人もいますよ。

村丘オヤジのひとりごと

エンジンのポテンシャルを引き出してやるんなら、MTレバーは必須だ。早めに取っとけよ。

ウィング
WING

リアのダウンフォースを高めるためのパーツ。フラップ（羽）の角度や枚数によってダウンフォースの量を調整する。

専門家に聞く！

ウイングはダウンフォースの向上ですね。ただ、いくら向上させてもハイスピードで走ってなきゃ意味ないんですよ。

村丘オヤジのひとりごと

ハイスピードコースでは角度が小さいタイプ、テクニカルコースでは角度が大きいタイプを選ぶのが基本。

エアロキット
AERO KIT

空気の流れを整えて抵抗を減らし、前後のダウンフォースを高めるパーツ。クルマのスタイリングも変わってくる。

専門家に聞く！

一応、空力を高めるパーツなんですけど、どっちかというとドレスアップかな。個性の主張でしょうね、こればっかりは。

村丘オヤジのひとりごと

マフラーとウイングがセットとなるZokkyエアロ。重量は重いし空気抵抗もでかいから、お勧めはできんな。

アンダーパネル
UNDER PANEL

底面にフォーミュラマシンのようなフラットなパネルを装着。空気抵抗の減少やダウンフォースの増加につながる。

専門家に聞く！

最高速重視ならアンダーパネルですよ。効果としては、クルマの底面に発生する乱気流を防ぐ役割があります。

村丘オヤジのひとりごと

ディフューザーっていうのは、パネルの端をアーチ状にして、空気の流れを整える役割も持ってるんだな。

ボンネット&ドア
BONNET&DOOR

ボンネットやドアは絶好の軽量化の対象。純正の鉄製のものからカーボンやFRP（特殊素材）製などに交換するのだ。

専門家に聞く！

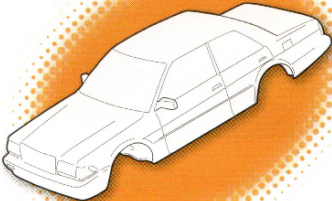
レースではカーボン製に交換しますね。やっぱ軽いのが一番ですから。うちのボンネットはドレスアップがメインですけど。

村丘オヤジのひとりごと

ぜひ手に入れたいのがカーボン製のドアだな。値は張るが、なんたって10kgも軽量化できるんだぜ、おい。

ボディ系

ボディ系のパーツを装着する上でのテーマは2つ。空力特性の向上と軽量化だ。ともにスピードや加速の伸び、走行安定性に影響してくる。実際に走ってみて、ドライヴィングスタイルに合ったパーツを選んでいこう。

シート
SEAT

快適なドライヴィングポジションを生み出すシート。走りを追求するなら、ホールド性の高いバケットタイプだ。

専門家に聞く！

シートはホールド性を重視ですね。コーナリング中に身体が逃げないようにホールドすれば、狙ったラインを取れますから。

村丘オヤジのひとりごと

ゲームでのシートの役割はあくまで軽量化。ほかの軽量化パーツに比べてあまり効果は得られないけどな。

軽量化
LIGHT WEIGHT

サイドシートやリアシート、カーオーディオなど、走りにはまったく必要のない内装品を取り外し、軽量化を図る。

専門家に聞く！

いくら馬力があっても、重量が重いと遅いんですよ。だから不必要な内装は外すんです。シャシーの軽量化は危険だけどね。

村丘オヤジのひとりごと

ボディを軽量化するならやっぱこれだろう。40kgも軽量化すれば、クルマは相当クイックになるぞ。

バラスト
BALLAST

車重を増やすための重り。国内のGT選手権では、速いクルマにバラストを積むことでハンデを付けている。

専門家に聞く！

駆動形式で重量のバランスが違うから、バラストで調整してやるんです。ドリフトするならフロントを重くしてやるとかね。

村丘オヤジのひとりごと

重量規定のあるアンオフィシャルレースで、重量の調整用に使うといいだろう。あとはまったく用なしだ。

ボディカラー
BODY COLOR

自分の好みのカラーでボディを塗装。原色系やダーク系などの単色のほかに、ツートンカラーも用意されている。

専門家に聞く！

ボディカラー……これはもう変な話、生き様でしょう（笑）。自分が自分であるための主張というかね（笑）。

村丘オヤジのひとりごと

「Metallic」は、唯一ほかのボディカラーと併用できる。輝くメタリックなボディに仕上げられるぞ。

ステッカー
STICKER

走り屋御用達のステッカー類。ボンネットとドア（オフロード4WDはハッチバックにも）に貼ることできる。

専門家に聞く！

自分の好きなメーカーのステッカーはみんな貼ってますよ。あとは、好きなレーサーのマシンのレプリカにしてる人とかね。

村丘オヤジのひとりごと

ステッカーは全部で38種類あるが、店で買えるのはたったの4種類。バトルでぶんどるしかないぞ。

400km/hへの挑戦

オーバー400km/h――魅惑に満ちた まだ見ぬ超高速の世界へと挑む

『最高速』という言葉には、人を惹きつける
抗いがたい魅力が潜んでいる。
どこまで速くなれるのか、速さの先には何があるのか――。
誰もが抱くそんな思いを実際に形にするべく
超ハイスピードの領域へと足を踏み込む……。

用語解説

3rd Keihin
[第3京浜]
NORTH YOKOHAMAのストリートマップ上に存在するバトルコース。ほぼ直線に近い緩やかなコーナーが連続する。1周4620m。

Wangan
[湾岸]
HIGHWAYのストリートマップ上に存在するバトルコース。全コース中、最も長いストレートを持つ、ハイスピードコース。1周3850m。

Prologue

ある開発者の一言が 最高速マシン制作の 引き金になった――

「確認している限りでは、400km/hは出るはずです」。開発者インタビュー収録後の雑談中に、ある開発者の口から飛び出したそんな一言が、そもそもの始まりだった。400km/h――F1マシンをも遥かに凌駕するスピードのクルマで、虚構世界の話とはいえ、市販車ベースのチューニングカーが公道をぶっ飛ばす……想像しただけでも痛快だ。そんなクルマを自分自身の手で作ってみたい、いや、絶対に作ってみせる――こうして、挑戦は始まった。

まずは、膨大な量のパーツリストとにらめっこだ。全パーツのデータをチェックして、明らかに最高速を目指すには不要と思われるものを赤ボールペンで1つ1つ消していく。例えば、重いばかりでに非力なディーゼルエンジンは、どう考えても使いようがなし、貴重なソケットを消費してしまう各種ボディカラーもこの場合は不要。作業開始から数時間、全パーツの95%ほどを消して真っ赤に染まったリストが完成した。

さて、問題はここからだ。いくらパーツの数を減らしたとはいえ、残ったパーツの組み合わせをすべて試していたら、本の発売は半年先、1年先になってしまうだろう。そこで、これまでにゲームをプレイして得た知識と経験をもとに、最高速を目指す上で必要だと思われる要素をピックアップしてみることにした(下記参照)。もちろん、まだ推論の域を出ないものも多く、実際に試してみないと何ともいえない部分はあるが、基本的な方向性としては間違っていないはずだ。それにしても、400km/hというとんでもないスピードを本当に出すことができるのだろうか――。

最高速を記録するために必要だと思われる要素および環境

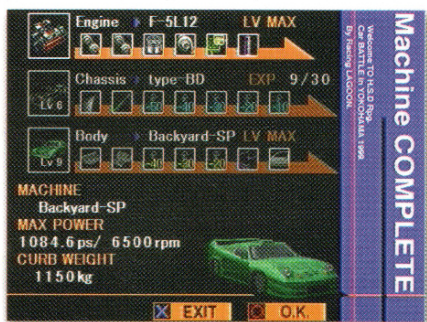
- パワー・トルク・成長レベルに優れたエンジン。軽量ならなおよし。
- 高回転数域で有効なエンジンパーツ。大型ターボ等?
- 成長レベルに優れ、駆動効率のいい4WDシャシー。重量がネック?
- 舞台とするコースは、直線の多い「3rd Keihin」か「Wangan」。

Trial & Error

熟考を重ねて作り上げたマシンは思いがけぬ失敗作

さて、ここからいよいよ具体的なパーツの選考に入ることになる。まずは肝心要のエンジンだが、これはすんなりと決まった。パワー・トルク・成長レベルのすべてが最高ランクのF-5L12で文句なしだろう。パーツ類は、最高速重視ということで、高回転域でのトルクアップに主眼を置いたセレクションを行う。

一方、選択に頭を悩ませたのはシャシー。単純にタイヤの回転を効率よく路面に伝えるという点では、やはり4WDタイプが一番だろう。だが、4WDシャシーは総体的に重く、そのぶん加速力は鈍ることになる。結局、多少の迷いを残しながらも、十分な成長レベルを持ち、4WDシャシーの中では最も軽量なtype-WR22を選択する。パーツに関しては、ホイールを変えたりブレーキを強化しても無意味なので、とにかく軽量化を第一に考えてC-Dietを付けまくる。

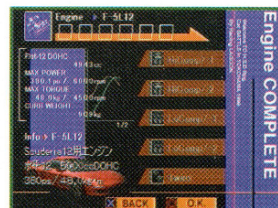
エンジン、シャシーと来たら最後はボディ選びだが、これがまた難しい。基本的にソケット数が多く、成長レベルが高くて軽いものが望ましいであろうことは想像できるのだが、では成長レベルと重量のどちらを重視すべきなのか——。なお、駆動方式についてはショップで自由に変更できるので、ボディ選択の上で障害となることはなかった。熟考の末、最終候補として残った数種の中から、トータルバランスに優れたZeta3000をチョイス。正直なところ、ベストの選択である自信はない。また、パーツに関してはシャシーと同様、軽量化を重視した組み合わせとした。また、CD値の低下を狙ってエアロパーツ類も付けてみるが、効果についてはどの程度あるのかわからない。

いろいろと不安はあるものの、とりあえずマシンは完成。記念すべきファーストランの舞台を、ストレートの長さからWanganに決定し、早速バトルに突入する。抜群のスタートを決めると一瞬で相手を突き放し、優に3キロはあると思われる直線に入る。330……340……350……スピードメーターの針は順調に伸びていき——直線を1/3ほど残してピタリと止まった。数値は356km/h。最初から400km/hを出せるとは思っていなかったが、まさか50km/hも足りないとは——。目の前がにわかに暗くなる。

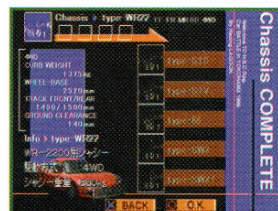
最高速トライアルマシンSPEC(1回目)

Engine	F-5L12(Scuderia12用エンジン)
Engine Parts	Venus&Mars(ツインターボ) Pegasus(シーケンシャルツインターボ) Hi-Tech(超ハイパワーECU)/Hi-Cam-L/-2(低速型ハイリフトカム) 32-Rocket(超大型ターボ)/LoComp/-2(低圧縮ピストン-2)
Chassis	type-WR22(WR-2200用シャシー)
Chassis Parts	FinalWeapon(レーシングスリック)/Dimension-4(スーパーローダウンサスペンション) C-Diet/50(シャシー軽量化50kg)/C-Diet/40(シャシー軽量化40kg) C-Diet/30(シャシー軽量化30kg)/C-Diet/20(シャシー軽量化20kg) C-Diet/10(シャシー軽量化10kg)/CarbonStrut(カーボン製ストラットバー)
Body	Zeta3000(Zeta3000用ボディー)
Body Parts	Aero-C(Cカータイプのエアロキット)/CFRP-Bonnet(カーボン製ボンネット) F-Defuser(フロントディフューザー)/G-effect(スーパーディフューザー) B-Diet/40(内装軽量化40kg)/B-Diet/30(内装軽量化30kg) B-Diet/20(内装軽量化20kg)/B-Diet/10(内装軽量化10kg)
MAX POWER	1283.4ps/6000rpm　*CURBWEIGHT* 1272Kg
COMENT	400km/hどころか350km/hを超えるのがやっと。重すぎたか。

MAX SPEED　356km/h

F-5L12
[エフ-5エル12]

Scuderia12用のエンジン。最大レベル9/最大出力380.1PS/最大トルク48.0kgという驚異的なスペックを誇る。

type-WR-22
[タイプ-ダブルアール22]

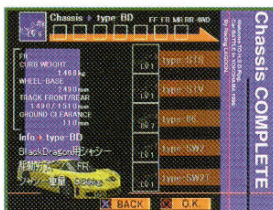
WR-2200用のシャシーパーツを装着するのに十分なソケット数を持ち、4WDタイプでありながら865kgという軽量さが魅力だ。

C-Diet
[シャシー-ダイエット]

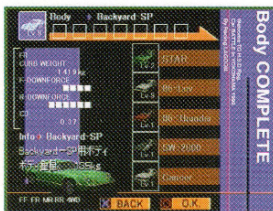
その名のとおり、シャシーの軽量化を図る。-10kgから-50kgの5タイプが存在し、同じものを2つ付けることは不可能。レアアイテム。

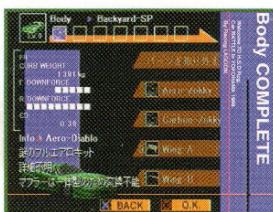
Zeta3000
[ゼータ3000]

Zata3000用のボディ。最大レベル9/最大ソケット数8という高性能なボディだ。ただし、やや重いのが唯一の難点か。

type-BD
［タイプ-ブラックドラゴン］

BlackDragon用のシャシー。ややヘビーだが、トータルバランスの良さがそれを補っている。安定性が抜群なのも魅力だ。

Backyard-SP
［バックヤード-SP］

Backyard-SP用のボディ。文中でも触れているとおり、わずか135kgという驚異的な軽さを誇る。また、成長レベルも比較的高い。

Aero-Diablo
［エアロ-ディアブロ］

エアロパーツでありながら、装着することで重量が28kgも軽くなるという謎のパーツ。また、リアのダウンフォースも飛躍的に低下する。

400km/hの世界へ簡単に踏み込めるとは思っていなかったが、まさか入口すら見えないという状況も想定していなかった。もう1度出直しだ。とりあえず、今回の結果を踏まえた上で、何がいけなかったのか、何が足りなかったのかを考えてみることにする。そこで、真っ先に思い当たったのが「重すぎたのではないか?」という点。部分的に軽量化は施しているものの、ボディ本体とシャシー本体そのものがやや重かったことは否めない。また、エンジンのパワー自体もさらにアップさせないことには厳しそうだ。そのほかにもいくつか懸念される部分があったので、問題点がはっきりするように書き出してみた（下記参照）。

前回のマシンの反省点と次回へ向けての課題

- ●とにかく重い。マシン全体のシェイプアップが必要。
- ●エンジンのパワー不足。さらなる馬力アップが必要。
- ●エアロパーツの効果は薄い。要見直し。
- ●4WDにこだわる必要はない?

上記のポイントを踏まえて、再びパーツの選考を行うことにする。まず、エンジン本体はこのままで問題ないため、一部のパーツを組み替えて、より最高速向きのセッティングを行う。シャシーについては、特に4WDタイプにこだわる必要性を感じなかったため、抜群の安定性を誇るFRのtype-BDに変更し、パーツ自体はそのまま継承した。そして、最も大胆に手を加えたのがボディ回り。高性能だが重いZeta3000をあきらめ、すべてのボディの中で最も軽いBackyard-SPをチョイスした。また、さらなる軽量化を図るべくAero-Diabloを装着。前回のマシンと比較して100kg以上の減量に成功した。

劇的な変化を遂げたマシンを駆って再びWanganへ。適当な相手をつかまえてバトルに入る。無難にスタートを決めてアクセルを踏み込む……と、明らかにスピードのノリが違う。メーターは前回の352km/hを難なく超え、MAX395km/hを記録した。400km/hにはわずかに満たなかったが、手応えは確実につかめた。

最高速トライアルマシンSPEC（2回目）

Engine F-5L12（Scuderia12用エンジン）

Engine Parts Venus&Mars（ツインターボ 大型×2）
Double Impact（ツインターボ 中型×2）
Hi-Tech（超ハイパワーECU）／HiCam-M/-2（中速型ハイリフトカム）
32-Rocket（超大型ターボ）／LoComp/-2（低圧縮ピストン-2）

Chassis type-BD（BlackDragon用シャシー）

Chassis Parts FinalWeapon（レーシングスリック）／Dimension-4（スーパーローダウンサスペンション）
C-Diet/50（シャシー軽量化50kg）／C-Diet/40（シャシー軽量化40kg）
C-Diet/30（シャシー軽量化30kg）／C-Diet/20（シャシー軽量化20kg）
C-Diet/10（シャシー軽量化10kg）

Body Backyard-SP（Backyard-SP用ボディー）

Body Parts Aero-Diablo（謎のフルエアロキット）／CFRP-Panel（カーボン製アンダーパネル）
G-effect（スーパーディフューザー）／B-Diet/40（内装軽量化40kg）
B-Diet/30（内装軽量化30kg）／B-Diet/20（内装軽量化20kg）
B-Diet/10（内装軽量化10kg）

MAX POWER 1304.8ps/6500rpm　***CURBWEIGHT*** 1150Kg

COMENT 大幅な軽量化が効いて一気に50km/hアップ。400km/hは見えた!?

MAX SPEED 395km/h

Epilogue

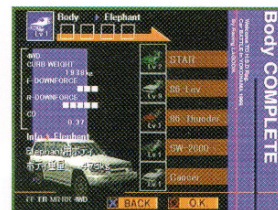
400km/h OVERの鍵は意外なところに落ちていた

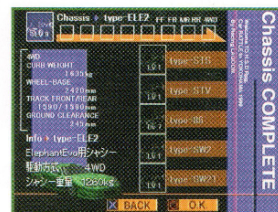
400km/hの世界まであと一歩というところまでは何とかたどり着いた。だが、まだ詰めていくべき点はいくつかある。とりあえず、残された課題を明確にするべく、セッティングを変えながら試走を繰り返す。そうやって何度も走っているうちに気付いたのは、400km/hに近付くとステアリング操作が非常に難しくなるということ。緩やかなコーナーであるにも関わらず、曲がりきれずに壁に接触して失速——というケースも何度かあった。もちろん、接触しているようでは最高速など出るはずもない。つまり、さらなる速さを求めるには、マシンコンプリートだけではなく、ドライビングテクニックも必要とされるということなのだ。

一方、マシンコンプリートの方も新たな壁に直面していた。細かなチェックをしながら、理想的と思われる組み合わせを試しているにも関わらず、なぜか数値が伸びないのだ。やはり、400km/hのカベは高いのか——そんな弱音の虫が囁き始めたとき、昔どこかで読んだクルマ雑誌のインタビュー記事の一節が、まるで天啓のように閃いた。「最高速を極めようとしたら、最終的にはタイヤ1回転あたりでどれだけ進むかという話になってくるんですよ」タイヤが大きいクルマといえば……Busは重すぎるから論外として……ん、待てよ? Elephantならいけるかもしれない!

早速、シャシーをtype-ELE2にして再調整し、何十回目かのWanganへ。相手は奇しくもMonster-R。相手にとって不足はない。とにかくステアリング操作に全神経を集中し、未知なる領域を目指す。スピードメーターを見ている余裕などない。そして、最終コーナーに飛び込む瞬間、視界の片隅に入ってきたメーターが示していた数字は——。

Elephant
［エレファント］

絶大な人気を誇るオフロード4WDカー。街乗りにも十分な高い居住性も人気の秘密か。ゲーム中では等々力鳥司のマシンとしても登場。

type-ELE2
［タイプ-エレ2］

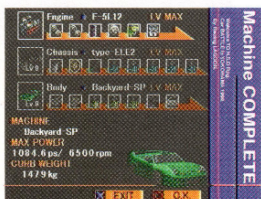
Elephant EVO用のシャシー。重量が非常にヘビーな為、最高速向きとは思われていなかったシャシーだが、実際は……。

最高速トライアルマシンSPEC(ファイナル)

Engine	F-5L12(Scuderia12用エンジン)
Engine Parts	Venus&Mars(ツインターボ 大型×2) Double Impact(ツインターボ 中型×2) Hi-Tech(超ハイパワーECU)/HiCam-M/-2(中速型ハイリフトカム) 32-Rocket(超大型ターボ)/LoComp/-2(低圧縮ピストン-2)
Chassis	type-ELE2(Elephant EVO用シャシー)
Chassis Parts	FinalWeapon(レーシングスリック)/Dimension-4(スーパーローダウンサスペンション) MgMesh(マグネシウムホイール)/C-Diet/50(シャシー軽量化50kg) C-Diet/40(シャシー軽量化40kg)/C-Diet/30(シャシー軽量化30kg) C-Diet/20(シャシー軽量化20kg)/C-Diet/10(シャシー軽量化10kg)
Body	Backyard-SP(Backyard-SP用ボディー)
Body Parts	Aero-Diablo(謎のフルエアロキット)/CFRP-Panel(カーボン製アンダーパネル) G-effect(スーパーディフューザー)/B-Diet/40(内装軽量化40kg) B-Diet/30(内装軽量化30kg)/B-Diet/20(内装軽量化20kg) B-Diet/10(内装軽量化10kg)
MAX POWER	1304.8ps/6500rpm　　*CURBWEIGHT* 1479Kg
COMENT	直線が長ければさらなる記録の更新も可能なハズ。目標450km/h!?

瞬間最高時速　428km/h
今ここに、最速マシンが誕生した——

MACHINE COMPLETE COLLECTION

究極!?のマシンコンプリート

なんでもかんでもCOLLECTION

正当派も異端派もうならせるマシンコンプリートの数々を紹介

基本的にパーツの組み合わせは自由自在。高性能スポーツカーからお笑い広告車まで、好みのマシンを作れるのが『レーシングラグーン』のマシンコンプリート。そのバリエーションは膨大な数におよぶ。そこで、編集部随一のメカニック(?)も試行錯誤を繰り返しながら、作り上げたコレクションの中から、ちょっと目を引く代表的なマシンを紹介していくぞ。

正統派マシン COLLECTION

走りの性能を極限まで追求したマシン

マシンコンプリートで一番のポイントとなるのが、各種スペック値。その数値の増減に徹底的にこだわり、パフォーマンスの限界にチャレンジしたのが、ここで紹介する「正当派」マシン10台である。下記では、各車の特徴とドライヴィングインプレッションを紹介。さらに装着したユニット&パーツをすべて列記しているので、実際に自分で組んでみれば、その性能の高さを実感できるはずだ。

強 これぞ正真正銘のMAX POWER

まずは誰もが考えるであろう、最高の馬力を誇るマシンを作ってみた。その数値はなんと1793.5ps!。スーパーチャージャーを2個搭載してることもあって、全回転域でものすごい加速力を体感できるはずだ。残念なのは、7100Lエンジンのトップギアが4速で、レブリミットが5500回転のため、300km/h手前まででしかスピードが出せない点。もし、この改造をベースにマシンコンプリートに取り組むのであれば、ハイパワーのECUを装着してレブリミットを上げるようにしたい(馬力は多少落ちるが)。

E	7100L	●Hercules-SCT ●Meteor ●Double Impact ●Neptune-SC ●TwinCarb ●HiCam-M/-2 ●LoComp/-2 ●BoreUp/400
C	type-BD	●YellowMesh ●RS-Wizard ●GP5000R ●PRO-STOP ●Route-36 ●CarbonStrut
B	Black Dragon	●Carbon-GT ●BD sticker ●Bucket-RS ●G-Effect ●FRP-Door ●B-Diet/40

POWER 1793.5ps/4500rpm CURB WEIGHT 1540kg

Point! 低圧縮ピストンで圧縮比を下げれば一気にパワーアップ。

強 フルチューンロータリーで打倒レシプロ

熱狂的なファンが多いロータリーエンジン。チューニングのバリエーションではレシプロエンジンに劣るが、高出力を発揮できる点ではまったくヒケを取らない。そこで、上記の大馬力レシプロに対抗するべく、大馬力ロータリーマシンを作ってみた(シャシーもボディもロータリー車のCOSMICを使用)。正直言うと、馬力の数値を高める改造のため、性能的にはお勧めできない(下の回転が少々弱く、298km/hでリミッターが効いてしまう)ただ、エンジンの音はぜひとも聞いてもらいたい。ロータリー特有の心地よい重低音だ。

E	B20-TT	●Double Impact ●Pegasus ●Meteor ●Venus&Mars ●Slash ●EXT-85 ●Lo Rotor/-1 ●Peri-Port
C	type-COS	●FinalWeapon ●Dimension-4 ●Type-RS ●Lariat ●C-Diet/50 ●C-Diet/40 ●C-Diet/30 ●C-Diet/20
B	COSMIC	●Carbon-GT ●EX-Wing-C ●G-Effect ●White ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20 ●B-Diet/10

POWER 1121.9ps/5500rpm CURB WEIGHT 1489kg

Point! ロータリーの改造では、ポートをいじるのが必須だ。

400km/hオーバーの最速マシン

究極のマシンコンプリートで一体、何km/hまで出すことができるのか……その疑問を解決するために作られたのが、このマシン。湾岸線を舞台にチャレンジしてみると、なんと428km/hという信じられないようなスピードを記録したのだ！ しかもゴールした時にメーターがまだ振り切っていなかったので、もう少し長いコースがあれば、あと数十km/hは上乗せできるだろう。ところで400km/hも出ると、さすがにステアリングが重い。普通なら難なくクリアできる高速コーナーで外に膨らみ、壁にぶつかりそうになるのだ。

E

●Venus&Mars ●Hi-Tech ●LoComp/-2 ●Friction-0 ●Double Impact ●32-Rocket

C

●FinalWeapon●MgMesh● Dimension-4 ●C-Diet/50●C-Diet/40●C-Diet/30●C-Diet/20 ●C-Diet/10

B Backyard-SP ●CFRP-Panel ●G-Effect ●Aero-Diablo ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20 ●B-Diet/10

POWER 1084.6ps/6500rpm CURB WEIGHT 1479kg

Point! コースが短いので、Friction-0を使って回転効率を高める。

力 オーバー1000馬力のノンターボだが…

馬力を上げるにはターボが必須。逆にターボなしでどのくらいまで上げられるのだろうか。そこで、NAエンジンをターボ以外のパーツでフルチューンしてみた。その結果、ギリギリ1000馬力をオーバー。ターボがないことを考えると、この数値ははっきり言って異常だ。だが、肝心の乗り味はまったくいただけない。パワーバンドが4500回転あたりから始まるため、低速域がまるでスカスカな感じなのだ。しかも加速力も足りない。はっきり言ってこれは失敗作と言わざるを得ない。数値だけでは性能は語れないという実例だ。

E

●Simple-Tech ●Mid-Boost ●AirImpact ●BoreUp/400 ●HiComp/2 ●HiCam-L/-2 ●TwinCarb ●PortPolish

C

●TriWhite2 ●GP5000R ●SpeedTech-PRO ●Mad Sport ●AlmiStrut ●C-Diet/50

B

●CFRP-Bonnet ●Mint Green ●G-Effect ●B-Diet/40 ●British ●Carbon-OLD

POWER 1023.0ps/5000rpm CURB WEIGHT 1393kg

Point! 高圧縮ピストン＋ハイカムの組み合わせで馬力は大幅UP。

スポーツカーは速くなければ意味がない！

走り屋のゲームらしく、登場車種のほとんどがスポーツカーである。では、単純に一番速いのはどれか。同車種のエンジン、シャシー、ボディの組み合わせ（ほかの車種のユニットは混ぜない）で試したところ、やはりエンジン性能がものを言ったか、最速スポーツカーの栄冠はScuderia12に輝いた。まあ、エンジンだけではなく、低く精悍なボディはいかにも速そうである。そのScuderia12をチューニングした結果、ギリギリで400km/hに達した。なお、個人的にカラーリングはレッド以外許せない（わかる人にはわかる？）。

E F-5L12 ●Venus&Mars ●Hercules-SCT ●Hi-Tech ●LoComp/-2 ●32-Rocket ●Friction-0

C type-F12 ●FinalWeapon ●Dimension-4 ●C-Diet/40 ●C-Diet/30 ●C-Diet/20 ●C-Diet/10

B Scuderia12 ●Wing-A ●Carbon-OLD ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20 ●B-Diet/10 ●CFRP-Door

POWER 1067.7ps/6500rpm CURB WEIGHT 1347kg

Point! ステアリングの利きが悪いため、ダウンフォースを稼ぐ。

クルマは軽いほどいいんだけど…

基本的に車重が重いと、それだけ無駄なパワーを使うことになってしまう。パワーがあって重量が軽いのが理想的なクルマだ。そこで、このマシンコンプリートは徹底的に軽量化にこだわってみた。はじき出された数値はなんと385kg……トルクではなく、車重が。実際に走らせてみると、スタート時の加速が抜群にいいのだ。しかし、馬力が63.5psではどうにもならない。ノーマルのWagon660より多少速いくらいで、とてもストリートバトルで使える代物ではない。ゼロヨンなら勝てる確率は多少高いが。

E

●FW-PRO

C

●Independence ●C-Diet/50 ●C-Diet/40 ●C-Diet/30 ●C-Diet/20 ●C-Diet/10

B
●Aero-Diablo ●CFRP-Door ●CFRP-Bonnet ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20 ●B-Diet/10

POWER 63.5ps/6500rpm CURB WEIGHT 385kg

Point! Dietを始め、軽量化パーツはすべて装着するのだ。

金 売却すれば一気に大金持ち

ちょっと息抜きということで、今まで紹介した内容とはまったく趣向を変えてみよう。このマシンコンプリートは、いかに売却価格をはね上げるか、をテーマにしている。で、右に列記したユニット＆パーツをすべて売ると、12605000YENという大金が舞い込んでくるのだ。さすがはLimousine、さすがはDiabloパーツといったところか。また、走る上ではまったく意味のないMoney-Bagも、このコンプリートでは超必須アイテムである。ただし、このクルマでバトルに挑もうなんて考えは、今すぐ捨てること。

E V8-Diablo

C D-VIP

B Limousine ●Aero-Diablo ●Money-Bag(7kg) ●Money-Bag(9kg) ●Money-Bag(15kg) ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●Color-Diablo

POWER 449.4ps/7000rpm CURB WEIGHT 1608kg

Point! 高価なパーツだけに、LastNightまで進めないと揃わない。

珍 あまり手に入らない貴重品でクルマを作成

高性能のユニット&パーツは、より強力なマシンに勝たないとゲットできない。しかもそのマシンがレアカーだったりすると、1度も目にすることなくエンディングを迎えることもあるのだ。そんなユニット&パーツで構成したのが、右記のマシンである。基本的には、ストリートマップ上のレアカーと、イベントバトルで入手できるものを集めてみた。性能は水準以上で、ストレートも速く、コーナーリング性能も高い。なお、まったく同じクルマを作るとなると、手間と時間が非常にかかることは言うまでもない。

E 7100L ●Friction-0 ●TwinCarb ●Hi-Tech ●Buffalo ●Iron Man ●Meteor ●Neptune-SC

C type-BD ●Jackknife ●AlmiStrut ●C-Diet/50 ●GPS-MINI ●TigerFoot

B Scuderia12 ●Aero-Diablo ●G-Effect ●KY-Door ●Coffin ●F-Defuser ●BD Sticker ●Bahamut

POWER 708.5ps/4500rpm CURB WEIGHT 1553kg

Point! Jackknife（沢木専用パッド）は3rdNightのムラオカで入手。

空 エアロダイナミクスを追求したマシン

スポーツカーのボディは、空気抵抗のことを考えて、流線形のフォルムが多い。抵抗が大きいと余計にパワーを必要とするだけでなく、スピードの上昇も悪くなるからだ。そこで、最も空気抵抗=CD値が小さいマシンコンプリートを実行。その結果、右記の組み合わせで0.29という結果が出た。とはいえ、この数値が果たしていいのか悪いのかを判断するのは難しい。実際に走らせてみても、加速性能が良くなったという実感はない、というのが正直な印象だ。ただし、流れるようなボディラインの美しさは格別である。

E V30G ●Double Impact ●Venus&Mars ●Hercules-SCT ●Hi-Tech

C type-Zeta ●FinalWeapon ●MgMesh ●Dimension-4 ●PRO-STOP ●Lariat

B Zeta3000 ●Carbon-C ●F-Defuser ●G-Effect ●Silver ●EX-Wing-A ●B-Diet/40

POWER 471.2ps/6500rpm CURB WEIGHT 1578kg

Point! 加速を高めるためにも、軽量なエアロパーツを選びたい。

速 今日から君もDriverの一員!?

シナリオの内容的には「正当派」ではないが、速さの追求ということで、Diablo仕様のユニット（ボディは除く）＆パーツのみの最速マシンを作ってみた。実際に入手できるモノが少ないので、組み合わせのバリエーションはたいしたことはないが、一応、右記のマシンは380km/hまで叩き出せる。V30G-Diabloエンジンは11thNightのDarkness GP後のイベントバトルでDiablo-Zeta3000（藤沢?）から入手し、D-F12シャシーはLastNightのマリンタワーでのイベントバトルでトゥルースのマシンから入手するのだ。

E V30G-Diablo

C D-F12

B Backyard-SP ●Aero-Diablo ●Color-Diablo

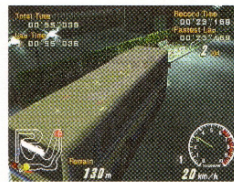
POWER 612.3ps/7500rpm CURB WEIGHT 1152kg

Point! 性能には関係ないが、どうせならカラーリングもDiabloで。

異端派マシン

COLLECTION

絶対に勝てない(!?)マシンコンプリート

バトルに勝つことだけがマシンコンプリートの目的じゃない！　……かなり強引な出だしで始まった「異端派」マシンの紹介。最初に言っておくと、ここにあげたマシンコンプリートでバトルに挑んだら、間違いなく負ける。何しろ「異端派」のテーマは、「誰もやらないようなことをやる」「笑いをとる」「馬鹿馬鹿しさを追求する」だからだ。速さを追求する人は、これを読んで笑ってやってください。

弱　別な意味でエンジンにはつらいマシン

「正当派」の最初を飾ったのが、究極のハイパワーマシンだった。そこで「異端派」も同じ路線で攻めてみる。ズバリ、究極の超非力なマシン、馬力はたったの23.1psだ。一応、最高速は135km/h出るが、ハイスピードマシンに慣れていると、エンジンが壊れてしまったんじゃないかと思うほど遅く感じる。ミッションは一応5速だが、上のギアに入れたところで加速せず、シフトチェンジの作業はけっこう虚しい。さらに、パーツに組み入れたカーナビ。こんなもの、装備されていてもスピードが遅いからまったくの用なし。無駄の極みである。

E　KA6　●Detune-10　●DOSUKOI　●LoComp/-2

C　type-MGT　●BlueMesh　●NAVI-90　●KY-Sus　●Ecology

B　Micro-GT　●Carbon-OLD　●KUMA　●MintGreen

POWER　23.16ps/4500rpm　CURB WEIGHT　766kg

Point!　普段は決して使うことのないDetuneが大いに役立つ。

遅　バスとしては適正スピード？

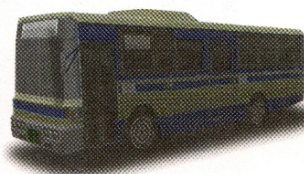
非力と来たら、次はもちろん遅いマシンの登場だ。まず、エンジンのチューニングは上記と同じにし、シャシーをバスに換装。さらにボディもバスにして、バラストとマネーバッグを積めるだけ積むのだ。そうしてできあがったバスの最高速度は75km/h。パワーウエイトレシオに至っては287.5kg/psなんていう、とんでもない数値となるのだ。そして、実際に走らせてみると、1km/h加速するのに1～2秒かかってしまう鈍足ぶりを発揮する。実車のATのクリーピング（アクセルを踏んでなくてもゆっくり進む現象）でもここまで遅くはないぞ。

E　KA6　●Detune-10　●DOSUKOI　●LoComp/-2

C　type-BUS　●Ecology　●KY-Sus　●NAVI-90　●AlmiStrut

B　BUS　●Weight/500　●Weight/400　●Weight/300　●Weight/200　●Weight/100　●MoneyBag(9kg)　●MoneyBag(15kg)

POWER　23.1ps/4500rpm　CURB WEIGHT　6666kg

Point!　バラストを5個積めば、車重が1.5tも増えるのだ。

重　こんなに重くてホントに走るのか？

メリットがまったくない改造シリーズ第3弾。テーマは、車重をどこまで重くできるかだ。ベース車両は高速バス。ディーゼルターボとバス専用シャシー&ボディの組み合わせで、車重は5800kgに達する。ここにツインターボやスーパーチャージャー、Zokkyエアロといった重いパーツを装着し、最後にバラストとマネーバッグを積めば、7558kgなんていう数値になるのだ。馬力がある分、スピードはそこそこ上がるものの、コーナーリングは大の苦手。巨体を活かして相手をブロックしても、勝利は一向に近付かないのだ。

E　7000TD　●Hercules-SCT　●Neptune-SC　●Titan-SC　●Achilles-SC　●32-Rocket　●Venus&Mars　●Double Impact

C　type-BUS　●NAVI-90　●StrutBar

B　BUS　●Weght/500　●Weght/400　●Weght/300　●Weght/200　●Weght/100　●Aero-Zokky　●MoneyBag(9kg)　●MoneyBag(15kg)

POWER　295.5ps/4500rpm　CURB WEIGHT　7558kg

Point!　24kgもあるZokkyエアロは、重量化に必須のパーツだ。

お金が余っていても買わないマシン

「正当派」マシンコンプリートの中に、高額で売却できるマシンがあったが、ここでは、最も安く購入できるマシンを紹介しよう。はっきり言ってこれは簡単。パーツは一切買わずに、性能の劣るユニットを3種類チョイスすればいいだけだ。そんな情けない理由で選ばれたのが右記のマシンで、総額は1000000YENポッキリ。この金額なら、もっと性能のいいユニットを1個を買ったほうがマシ。まあ、どう考えてもこんなしょぼいマシンをわざわざ買う人はいないだろう。そもそも、ストリートでバトルできるレベルに達していないのだから。

E KA6

C tyoe-660

B Micro-GT

POWER 56.6ps/7000rpm　**CURB WEIGHT** 775kg

POINT! 全身から安っぽさを漂わせるマシン。当然性能も低い。

相手を萎縮させるZokkyマシン

このコンプリートはスペックじゃなく、見た目の派手さで主張する。そう、Zokky仕様のマシンである。まず、エンジンはR26のツインターボにさらにターボをガンガン装着。シャシーには当然、ドラッグタイヤと「YOROSHIKU」サスペンションを付ける。で、赤紫のZokkyエアロ仕様ボディを取り付けて完成。あとはなめこじるステッカーでも貼っておこう。派手さでは群を抜いているはず。ただし、肝心の走りのほうは……非常に扱いにくい。加速は鈍いし、コーナーでは曲がらないのだ。

E R26-TT34　●GigaFire ●Fire ●Kamikaze ●Buffalo ●Iron man ●Chameleon ●Tugh Guy

C type-MK-V　●Drag-Power ●Tarantula ●YOROSHIKU ●IronCrow ●Lariat ●StrutBar

B SW-2000　●Aero-Zokky ●Coffin ●Red Violet ●NAMEKO

POWER 364.2ps/7500rpm　**CURB WEIGHT** 1489kg

POINT! 族車仕様にステッカーは欠かせない。派手なヤツでいこう。

石川兄が夢見るトラックってこんな感じ？

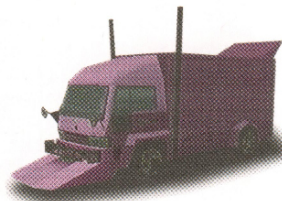
こちらも走りには適しているとは言えないマシンコンプリート。イメージは「トラック野郎」である。改造の基本的な方向性は、ベースをトラックにする以外、上記の族車とほとんど同じ。大型ターボやスーパーチャージャーでパワーを上げ、車高を低くし、原色のカラーリングでまとめよう。また、ステッカーは、石川兄が将来自分のトラックに貼りたいと言っていた「硬派」をチョイス。こうして完成したZokkyエアロのトラック――その派手さは、ノーマルの族車以上だ。もちろん、最初に言ったように、走りの性能は期待しないように。

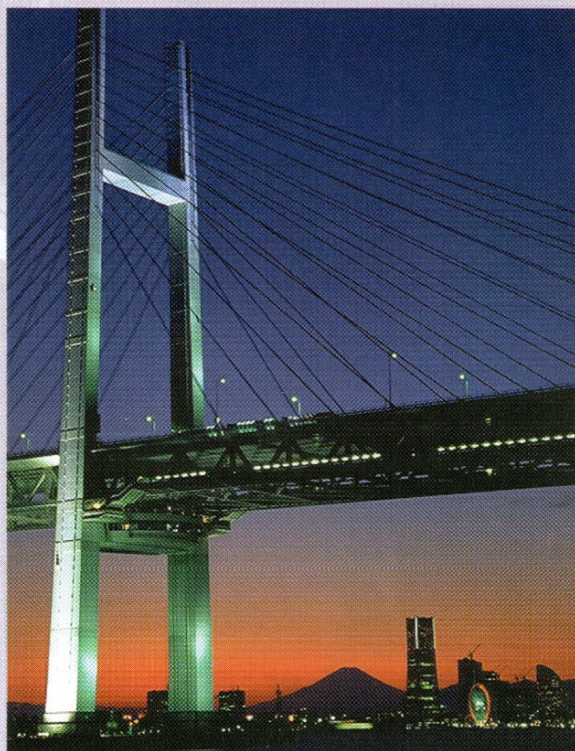
E 3200-D　●Pegasus ●Meteor ●Achilles-SC ●Neptune-SC ●Hercules-SCT ●MachSpeed

C type-TRK　●Granada ●U.F.O.Red ●YOROSHIKU ●GPS-NAVI ●Highway Pad ●CarbonStrut

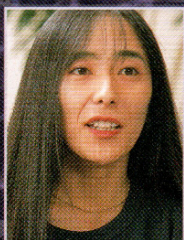
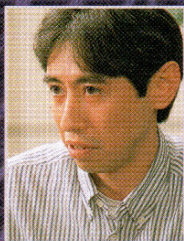
B TRUCK　●Aero-Zokky ●Shocking Pink ●KOUHA ●Weight/500 ●Weight/400 ●Weight/300

POWER 184.6ps/3500rpm　**CURB WEIGHT** 3839kg

POINT! 車体を大きくするため、必ずトラック専用シャシーを使う。

味のあるパーツ“Zokky”

走り屋が主役のゲームだから、族車仕様のパーツ――Zokkyエアロが存在するのはさほど不思議ではない。ただ、最速を目指すならどう考えても必要のないパーツでもある。重いし。それなのになぜZokky？　そんな疑問を開発者の方にぶつけてみた。「一部のユーザーの方が使いたいんじゃないかな、と思ったんですよ。実際、僕は使ってみたかったし」……鋭い。子供の頃、族車系のプラモデルを何十台も作った筆者など、まさに“一部のユーザー”そのものである。ましてやこのゲームでは、小さい頃の憧れだったスーパーカーさえも族車仕様にできるのだ。こんなこと、現実世界では絶対ムリ……まあ、スーパーカーが買える金なんてどこにもないのだが。そんなわけで、実際にいろいろなZokky仕様のマシンを作ってみたら、これがまた楽しいの何の。特にSoutherなんかもう、芸術的としかいいようのないカッコ良さ（そうかなあ）。ていうかヤバいよコレ。これからも、カッコいいZokkyマシンを追求しながら生きていきましょう。

The YOKOHAMA

創造主達の熱き魂

—レーシングラグーン開発者インタビュー—

**レースゲームとRPGとのカップリングにより
ハイスピードドライヴィングRPGという
新たなジャンルを生み出した「Racing Lagoon」。
自分たちの作りたいゲームを作ったという
開発者たちが一同に会し、熱き想いを語る。**

今回はプロデューサーという立場だったんですが、全体的にチームをバックアップするのがおもな仕事でした。最初に、佐々木のほうから「こういうチームでクルマのゲームを作りたい」という話があったたときに、まずメンバーを確認して、これならいいゲームになるだろうという感触を得たんです。だから、僕の方からはあまり口を出さないようにしようと。結果的に、それがいい方向にいったんじゃないですかね。ただ、バックアップとはいっても、倒れたからといって助け起こすんじゃなくて「立て、コラ」と(笑)。そういうやり方でしたけど。

“ハイスピードドライヴィングRPG”という名称のとおり、このゲームはあくまでジャンル的にはロールプレイングゲームです。それだけに、レースゲームの部分とロールプレイングゲームの部分をどうやって融合するか、というところには神経を使いました。例えばバトルにしても、どうすれば不自然じゃなくなるかいろいろと考えましたよ。モンスターと戦う代わりにレースしていると いってしまえばそれまでなんですが、単純にそういう形にはしたくなかったんです。そうした苦心の末に出来たのが「GET REWARDS」というシステムなのですが、全体の世界観にもマッチしてますし、システム的にも面白いものになったんじゃないでしょうか。また、ゲーム全体の中でレース部分とドラマ部分とのバランスについては、何度も調整して最終的に現在の形になったんですが、なかなかうまいところに落ち着いたんじゃないかと思います。

それと、このゲームの世界観やコンセプトというのは一種、独特なものではありますが、かといってスクウェア的ではないかというとそうじゃないんです。というのは、作り手の人間が自分たちの作りたいものを、いい意味で“突き抜けて”作ったという部分……例えばマシンコンプリートにしても、際限なくやりたいようにやれるわけじゃないですか。スタイルはどうあれ、太い芯が1本ドンと通っているというところは、非常にスクウェアらしいと思うんですよ。

このゲームで個人的にかっこいいなと思っているのは、レース後のリプレイにモノローグがかぶっていくところです。「ああいうのはこれまでになかった」と思いますし、レースとドラマの融合という意味でもうまくはまってるんじゃないかと。ただ、場合によってはあまりかっこよくない時もありますけどね。車の操作に失

作り手が込めた思いを どう受け止めるかはプレイヤーの自由

敗したりするとすごいスカしたセリフのモノローグなのに、リプレイシーンでクルマはスピンしてるとか（笑）。その意味で言えば今回、僕も恥ずかしい目にあってます。ゲーム中に、赤碕のクルマをタクシーと間違える酔っぱらいが出てきますよね。実はあれ、僕なんですって（笑）。体験版のほうでも一応、ラストのボス的な存在として主演していて、これはなかなかかっこいい……かどうかはわかりませんがまあ重要な役どころだったんですが、本編ではなぜか酔っぱらいになってた。何か、陰謀の匂いを感じますね（笑）。

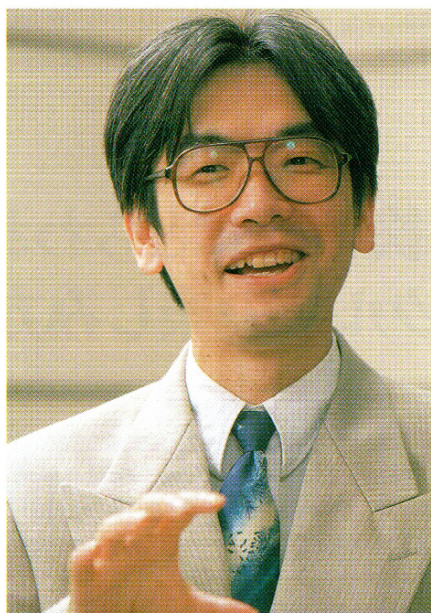
このゲームを通じて訴えたいことというのは、意外かもしれませんが、特にこれといってないんです。というか、プレイした人によってそれぞれの受け止め方があると思うんですよ。だから、こちらからあまり押しつけるようなことはしたくないんです。キャラクターをとっても、赤碕派もいるだろうし、山田派もいるかもしれない。もちろん作り手たちはそれぞれの思いを込めてゲームを作っている訳ですが、それをどう受け止めるかはプレイヤー1人1人の自由だと思うんですよ。

河津秋敏 *Akitoshi Kawazu*

Producer プロデューサー

〜開発者のみなさんへ4つの質問!〜

❶ 現在乗っている車	メルセデス＝ベンツC280
❷ 将来乗りたい車	ジャガーEタイプ
❸ 好きなキャラクター	山田健三
❹ ❸の理由	場違いなところがたまらない（?!）

Limousine

SIDE VIEW *FRONT VIEW* *REAR VIEW*

“SaGa”仕様の黒塗りVIPカー

迫力満点の黒塗りLimousine。300近い馬力を誇るが、低回転域に難があり、ホイールベースも長いため、がつがつ走るというより、豪快にクルージングしたい人向きか。ゼロヨンタイヤを装着しているため、ダッシュは抜群。なお、サガシリーズのプロデューサーでもある河津氏、さすがに「SaGa Sticker」は押さえている。

E	LH24	●HiCam-H/-2 ●HiComp/2 ●TwinCarb
C	type-VIP	●DragPower ●YellowMesh2 ●Grand Canyon
B	Limousine	●Black ●A-Window ●SAGA Sticher

POWER 293.3ps/5500rpm **CURB WEIGHT** 1577kg

THE YOKOHAMA ガイド

デートスポットから観光に至るまで華やかに賑わう街、横浜。ハマ通を気取るなら、走り屋たちが集うスポット=影の名所もおさえておきたい。ここでは開発者たちが創りあげた架空都市横浜の、名所の数々を紹介しよう。

各スポットについているマークについて

見 美しい景色や建物など、カップルにおすすめのスポット。

遊 公園やイベント会場など、大勢でも楽しく遊べるスポット。

泊 観光客の利用も多い横浜でも、特に人気のあるスポット。

店 ショッピングや食事などができる人気のスポット。

車 クルマで訪れると便利でとっても楽しめるスポット。

? 病院や銀行、お店など走り屋の生活に密着したスポット。

南横浜エリア

メジャーなスポットのほとんどが、この南横浜に集中している。とりわけ、マリンタワーの周辺から山下公園にかけては、それこそ1日では回りきれないほどのボリュームがあるのだ。また、埠頭まで足を伸ばしたいのであれば、クルマを使ったほうがベター。隈なく周遊することができるのでお勧めだ。

BAY LAGOON (WHARF)

SouthYOKOHAMA南部に位置する、小さな埠頭。BLRのメンバーは、常にここを拠点にして集合する。

HIKAWAMARU 2ND

かつて、北米定期航路として活躍した豪華客船。BLRが集うパーキングの西にあるため、恰好の目印となる。

ディレクターとしての僕の仕事はまず、ゲームの基本コンセプトと世界観の設定から始まりました。当初は「ハイスピードドライヴィングRPG」といったものではなくて、ドライヴィング型RPGという名前だったんですけど。要はレースゲームとRPGの融合という基本システムだけ決めて、鳥山や藤田に仕事を回してたんです。マシンコンプリートに関しては当時、『バハムートラグーン2』を作りたいと思ってまして、ドラゴンの成長システムの延長上として考えてたんですよ。ただ、もっとすごいものを作りたいという欲求が強くて色々と悩んだり、当時は眠れない夜を過ごしてたんです。

そんな時にはよく車で、夜の横浜を1人で流しながら自分は何をしたいのかを考えてましてね。そんなある日、桜木町のガードの横で1台の軽自動車にぶっちぎられたんですよ。こっちはMR2に乗っていたにも関わらずね。で、あれはなんだったんだろうと。真っ暗でしたし、得体の知れないクルマに遭遇したことで、なんか海の深くまで潜って深海魚に遭遇した気分になりまして。で、その時に「自分が探し求めていたものはこれだ」と思ったんです。普段なら、僕が山下公園に行こうがどこに行こうが、現実には何もドラマは起こらない。それでも1人でそれらの場所に行くのは、きっと何かが起きることを期待してるんじゃないかなと。そういう人は結構多いと思うんですよね。普通はドラマなんか起こらないんです。でも、もし起こったら面白いだろうな、と。モンスター級の軽自動車と遭遇しただけで、あんなにゾクゾクしちゃうんだから、そこにもっと面白いドラマがあったら。

そのためには、まずは虚構の世界を構築する必要がある。それで、横浜の街にベイラグーンという架空都市を作ったんです。バブルがはじけたせいでベイラグーンタワーの建築が中止し、今は廃墟と化しているという設定を作れば、そこに謎の存在をほのめかすことができるんじゃないかと。でも、単なる走り屋にすぎない主人公はそんなこと知る由もない。ところが走り

狭い枠にとらわれず「何でもあり」クルマの楽しみ方はいっぱいあります

を突き詰めてくうちに、今まで見えなかったものがいろいろと見えてくる……そんなドラマを表現したかったんです。山下埠頭に行ったら走り屋の男の子たちが待っていた。というくらいじゃゲームとしては地味ですからね。

駆動方式が変えられる点に関しては、MR2に乗ってたときに「FRだったらいいのになあ」という思いがあったんで、作ったんです。MR車って低速コーナーではクイックなんですけど、リアを少しでも滑らしちゃうと、僕のような素人にはとても手に負えなくなっちゃう。もし、リーズナブルなスターレットやシビックがFRだったら一生愛しちゃうでしょうね。だから、現実には無理だけど、せめてゲームの中だけでも実現したいというのがあったんです。チューニングに関しても、何でもあり、ですね。狭い枠にとらわれないで、本当はみんなやってみたいんじゃないかなあってことは、何でもできるようにしようというのが大きなコンセプトなんです。効果があろうがなかろうが実際に試してみて、それで失敗したら他の方法を模索する…。そんな現実世界のチューニングに似たようなことができるような。ターボを8コ乗せられちゃう、とかね。レースゲームって大抵速いか遅いか、勝つか負けるかだけでしょ。でも、そうじゃないクルマの楽しみ方ってもっといっぱいあると思うんですよ。とにかく、クルマを運転する楽しさを表現したかったし、チューニングにしても、誰もやらないようなチューンができるようにしたかったんです。

実は僕、交通事故で親戚を2人亡くしてるんですよ。だから、単にカッコイイというだけで無闇にスピードを出して、人に迷惑をかけるようなことはしてほしくない。このゲームは走り屋たちの物語ですけど、スピードを出すことを完全に肯定してるわけじゃないんです。バトル中に事故って死んじゃったりとか、ね。……要はそうやって走ることは常にリスクを背負ってるんだというメッセージも込められてるわけです。「無謀運転はダメだよ」というのは、報道関連のテレビ番組とか、大人が読むような新聞、雑誌でしか訴えられてないでしょ。実際にスピードに興味がある若い人たちの目の届くところにはないんですよ。だから、こういう形でメッセージを入れれば、きっと届くんじゃないかなと思ってるんです。たとえばお母さんがお腹を痛めて産んでくれて、お父さんが一生懸命食費を稼いでくれている……自分1人で生きてるわけじゃない…。そのことをよく考え

佐々木等 *Hitoshi Sasaki*

Directer ゲームデザイン／イベントCG

～開発者のみなさんへ4つの質問！～

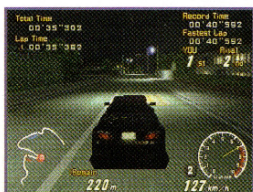
❶ 現在乗っている車　チェイサーツアラーS
❷ 将来乗りたい車　スカイラインGT-R
❸ 好きなキャラクター　藤沢一輝
❹ ❸の理由　精神的に弱い部分が自分に似ているから

て生きていってほしい。それを前提に1つのことに熱中して生きていってほしいって思うんですよ。若い頃に「なあなあ」で生きてくと、年を取ったときに必ず後悔する時が来る。でも、壁にぶつかりながら、がむしゃらに前向きに生きてくと、人に優しくなれる。ゲーム中の藤沢のようにね。それに、不器用でも一生懸命だったら、自分にとってプラスになることも、いろいろ見えてくるはずですよ、きっと。

 愛車拝見

Cancer

パワー重視でMAX300km/h以上

Lv8のScuderia12用エンジンにハイカム＋高圧縮ピストンを組み合わせ、さらに高回転重視マフラー、超ハイパワーECUを装着したCancer。最高速は優に300km/hを超える。

SIDE VIEW

FRONT VIEW

REAR VIEW

E F-5L12 ●Hi-Tech ●HiCam-H/-2 ●HiCamp/2 ●FW-PRO ●AirImpact ●EXT-95

C type-HS ●Scud ●FlyingYellow ●TigerFoot

B Cancer ●Black ●Metallic ●Wing-B ●Carbon-OLD

POWER 734.1ps/6500rpm　CURB WEIGHT 1463kg

YAMASHITA PARK

大勢の恋人たちで賑わう、横浜を代表する公園の1つ。硬派な走り屋は、あまり足を運びたがらないスポットだ。

MARINE TOWER

山下公園の近くにそびえる灯台。地上にある灯台としては世界で最も高く、横浜を代表するランドマークでもある。

SIRIUS HOTEL

マリンタワーの並びに建つ、高級シティホテル。市街の中央付近にあるため、シーズン中は観光客で賑わいをみせる。

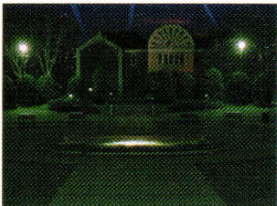
GS MILAGE

マリンタワーの向かいにあるガソリンスタンド。BLRの難馬がバイトをしており、ゲームのセーブができる。

BODY SHOP MURAOKA

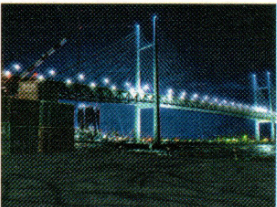
CROSSGRAVE STREETの板金屋。職人肌の親父が経営する小さな店だが、その腕前は走り屋の間でも定評がある。

HARBORVIEW PARK

小高い丘の上にある、見晴らしのいい公園。その名のとおり、この公園からは横浜の港を一望することができる。

GAIKOKUJIN GRAVEYARD

横浜に移り住んだ外国の人々を埋葬してある墓地。異国情緒溢れる外観は庭園のようで、散策することも可能だ。

HONMOKU WHARF

貨物などが整然と並ぶ、広大な埠頭。夜になるとNIGHT RACERS本牧が集い、レースを行っている。

JOHNNY'S MOTOMACHI

横浜スタジアムの近くにあるファミリーレストラン。走りに疲れた走り屋たちの憩いの場として賑わっている。

YOKOHAMA STADIUM

横浜唯一のプロ野球チームの本拠地。試合のある日は大渋滞が起きるため、明るいうちは走り屋たちは避けて通る。

鳥山求 *Motomu Toriyama*

Scenario シナリオ／企画

～開発者のみなさんへ4つの質問！～

❶ 現在乗っている車	スズキジムニー・シエラ
❷ 将来乗りたい車	リムジン
❸ 好きなキャラクター	赤碕翔
❹ ❸の理由	表面上は寡黙だが、内面は饒舌というギャップが魅力

このドラマの登場キャラクターって、みんな"熱血"ですよね。これは「走り」に自分の大切なものを賭けてるから熱くならざるを得ないからなんです。今回は走り屋の物語ということで、その世界に詳しい人にいろいろと聞いたんですが、実際にクルマが大好きな人達って、僕から見ればやっぱ熱いんです。クルマに給料をすべてつぎ込んでしまうくらいに、ね。

独特のセリフ回しに関しては、最初からスカした口調というのを狙ってたんです。例えばレースのリプレイでスカしたセリフが流れてるのに、クルマはガードレールに激突——これはこれで笑えるでしょ。逆にカッコいいリプレイにしたいなら、コーナリングを決めないといけない。だから、プレイヤーがワンシーンを作り、それを笑ってしまうんであれば、僕としては本望、してやったりです。つまり、プレイヤーが演じる部分の比重が大きくなる——これが僕の志すRPGなんですよ。

今回、自分として誇れる点は、ストリートマップを走るクルマがそれぞれ意志を持っているところですね。あの小さなクルマにはきちんと人が乗ってて、それぞれが理想や悩みを抱えて生きてるんだということをイメージしていただけると嬉しいですね。ちなみに、マップ上には通行人もいるんですよ。山下ストリートあたりをよく見ると小さな点みたいなのがいるんですけど、あれは拡大すれば人の形をしてるんです。

バトルがレースなんで楽しいゲームになるだろうな、というのはあったんですけど、最後までずっとレースで戦わなければならない点を解消するのが苦労しました。いつまでも勝ち負けのみでは引っ張れませんからね。そういう意味では、ラストの展開の部分は気に入ってます。エンディングまで難しいところが何カ所かありますが、諦めずにぜひともクリアしてほしいですね。

「走り」に大切なものを賭けてるから彼らは熱いんです

愛車拝見 Elephant

オーバー1000馬力のパワフル4WD

1000馬力を超えるエンジンパワーと、シャシー、ボディの徹底した軽量化によって、PWR1.4という超高性能なElephant。走行中はくまさんステッカーが目に入ってくる。

SIDE VIEW

FRONT VIEW

REAR VIEW

E	R26B-TT32	●Venus&Mars ●Pegasus ●Neptune-SC ●Titan-SC ●Hi-Tech ●LoComp/-1 ●HiCam-M/-2 ●Double Impact
C	type-SS3	●FinalWeapon ●SpeedTech-Pro ●PRO-STOP ●Mad Sports ●C-Diet/40 ●C-Diet/30 ●C-Diet/20
B	Elephant	●Brown Sugar ●KUMA ●Carbon-GT ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20 ●EX-Wing-A

POWER 1033.2ps/5500rpm　CURB WEIGHT 1458kg

最初の何カ月かはスピンばかりしちゃって、まっすぐ走らなかったんですよ

基本システムをメインに、マシンコンプリートやゲットリワーズなどのプログラミングを担当しました。あとはレースパートですね。クルマの挙動に関してはすべて計算してるんですけど、最初の何カ月かはスピンばかりしちゃって、まっすぐ走らなかったんですよ。例えば、軽自動車とバスでは車重がまったく違いますから、走り自体も大幅に変わってしまう。だから車重に応じて、タイヤのグリップ力を調整する作業に非常に時間がかかりましたね。

最終的には、摩擦抵抗やコーナリングフォース、荷重移動など、クルマのさまざまな動きの要素をうまくシミュレートできたんですけど、実は、そのあたりはそれほど詳しくなかったんです。だから、その手の本を読んだり、詳しい人から話を聞いたりして勉強しましたよ。お陰で、クルマに対する認識がすごく変わりました。実際にプログラミングしてみて、「クルマってこんなに精密にできているんだ」と思い知らされたんですよ。パラメータをちょっとでもいじると、クルマの動きがおかしくなるんです。ゲームでこれですからね。実際はとても精密に作られているんだろうなあと実感しました。

大変だったのは、クルマだけでも何千とある莫大なデータの管理ですね。とにかく、ユニットとパーツの組み合わせがすごい数だから、その1つ1つの辻褄を合わせていかなきゃいけないんですよ。このパーツを組み合わせた時はこうしよう、ああしようと言ってると、思いがけない例外が出てきたり。あと、カラーリングにしても、特定の車種ではきちんとツートンにならなかったり。人間が作るものですから間違いが出てくるのは仕方ないんですけど、膨大なデータの中から間違いを発見するのは、ホントしんどかったですね。

ユーザーのみなさんには、とにかくクルマのバリエーションを片っ端から見てほしいですね。苦労して作ってるんで、1台でも多く見てほしいです。

岩崎哲史 *Tetsuji Iwasaki*

Main Programer プログラム

～開発者のみなさんへ4つの質問!～

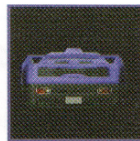
❶ 現在乗っている車	現在のところなし
❷ 将来乗りたい車	ロータス・ヨーロッパ
❸ 好きなキャラクター	石川兄弟
❹ ❸の理由	開発初期からいたので自然に愛着が…

愛車拝見 Backyard-SP

ダッシュ力抜群の超軽量マシン

純正のBackyard-SPをとことんチューニング。総重量が646kgと超軽量のため、加速力は抜群だ。ブルー&ブラックに塗り分けられたDiablo エアロ仕様のボディが目を引く。

SIDE VIEW

FRONT VIEW

REAR VIEW

E CB32 — ●Twins ●Double Impact ●Venus&Mars ●32-Rocket ●LoComp/-2 ●Hunaudieres ●FW-PRO ●Friction-0

C type-EURO — ●GP5000R ●C-Diet/50 ●C-Diet/40 ●C-diet/30 ●TriYellow2 ●PRO-STOP

B Backyard-SP — ●Aero-Diablo ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●BLR Sticker ●Blue & Black ●CFRP-Panel ●G-Effect

POWER 924.3ps/7500rpm　**CURB WEIGHT** 646kg

CHINA TOWN

見 遊 店

エキゾチックな雰囲気が漂う、世界最大のチャイナタウン。女性のみのチーム、元町Queen'sのテリトリー。

WAKABA BANK

SOUTH YOKOHAMA にある外資資本消費者金融。夜中に活動する走り屋御用達の、24時間営業の銀行だ。

TUNESHOP SPENCER

NEO-BAY AREAで営業しているチューンショップ。チューンしたマシンは、外の特設コースでテスト走行できる。

INTERNATIONAL HOSPITAL

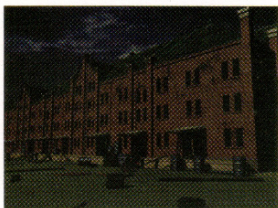
市内最大規模を誇る国際病院。夜間の救急治療設備も整っているため、信頼度の高い病院としても有名。

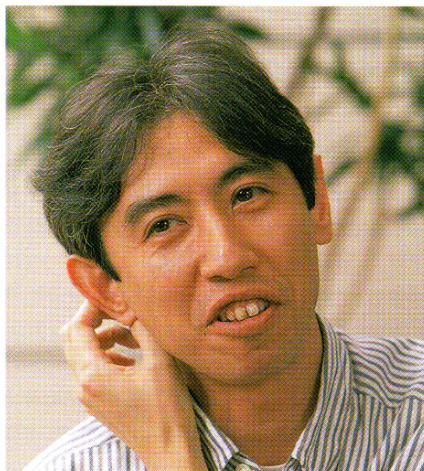
COSMIC BIGWHEEL

見 遊

国内でも最大級の大観覧車。夜になると、観覧車全体がライトアップされ、巨大な時計としての役割も果たす。

REDRENGA WAREHOUSE

WAREHOUSE STREETにある、紅レンガ造りの古ぼけた倉庫。人通りが少なく、夜はカップルのクルマが多い。

ANCIENT BAY

ANCIENT STREETの南端にある汚れた旧港。現在は使用していないため、どこのチームも立ち入ろうとはしない。

藤田司 *Tsukasa Fujita*

Game Designer 企画

～開発者のみなさんへ4つの質問!～

❶ 現在乗っている車	スバル・インプレッサ
❷ 将来乗りたい車	スカイラインRS（R30）
❸ 好きなキャラクター	織田真学
❹ ❸の理由	背格好や雰囲気が自分に似ているので

今回の作品ではユニットとパーツの設計と、レース全般の基本設計と監修を担当しました。実は僕、クルマ屋の出身で、エンジンの耐久テストなんかをやってたんですよ。だから、そのあたりの経験や知識を踏まえつつ、ゲーム的な味付けをしていきました。例えば、このゲームではターボを8個も付けられますけど、実際は3つも付けたら後は無駄なんです（笑）。でも、一般の方には「ターボを付けたら速くなる」というイメージがあるでしょうし、8個も並べば気持ちいいだろうなあ、というのもありましたからね。ただ、実際に付けてもらえればわかるんですが、それがベストではありません。一応、クルマの基本メカニズムは現実がベースになってますから。

このゲームの1番の売りは、駆動形式によってボディ形状が変わる点だと思うんですけど…初めて聞いたときは正直驚きましたね。普通、軽自動車にバスのエンジンを乗っけたら、エンジンが乗ってない方は絶対に浮いちゃうんですよ（笑）。そのあたりをどうクリアするかが悩みの種でした。

レースのパートに関しては、コースのレイアウトに気を使いましたね。僕は意見や要望を出させてもらったんですけど、ベースは横浜の街ですから、見た目を崩してしまうことだけは避けようと。もちろん、実際の街中の直角コーナーは200km/hで曲がれる設計にはなってませんから、内側の角をちょっと落としてみたりとか、外側をちょっと広げてみたりとか……現実の世界とゲームの世界のバランス取りには苦労しました。

ユーザーの皆さんには、ユニットとパーツをいろいろ組み合わせて走りを楽しんでほしいですね。「組み合わせが多すぎて困るんじゃないか」という意見もあったんですが、逆を言えば、なんでもできるところが面白い部分だと思います。個人的には、走りを楽しんでたらいつの間にかクリアしてた、というのが理想ですね。

苦労したのは現実世界とゲームの世界のバランス取り

愛車拝見

WR-2000

タイトコーナーはお手のもの

足回りに重点を置いたWR-2000。コーナリング性能が高く、ドリフトコントロールしやすいのが特徴だ。フラットトルク型のエンジンなので、低・中速コース向きと言える。

SIDE VIEW

FRONT VIEW

REAR VIEW

E E22J ●Hi-Tech ●ARROW-JET

C type-WR ●Patriot ●AirPentagon ●SpeedTech-R ●PRO-STOP ●C-Diet/20

B WR-2000 ●EX-Wing-B

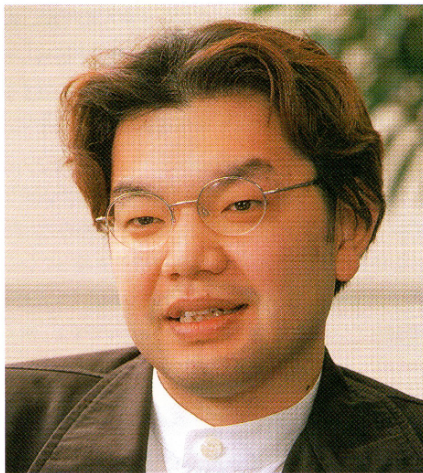
POWER 316.9ps/6000rpm **CURB WEIGHT** 1250kg

ドライバーはみんな走り屋という設定でバトルをできる街が"YOKOHAMA"

クルマのボディのチーフデザイナーとして、モデリングやテクスチャの作成、駆動方式によって変わるフォルムのデザインなどを担当しました。このゲームの1番の特徴は、やっぱりフォルムが変わる点だと思うんですけど、最初はMRやRRらしさというのをどうやって表現するか迷ったんです。で、実車を参考に、MRならリアを多少長く、RRならリアを斜めに切り落とせば"らしく"なるかな、というような感じで進めました。ただ、このやり方だけでデザインしていくと全部同じになっちゃうし、車種によってはカッコ悪くなっちゃう。だから、スタッフのみんなのセンスをデザインの中に活かしていったんです。

その作業自体は、実車のデザインに近いんじゃないかと思います。カッコよさをキープしたまま、ボディのラインを調整しつつ、フロントエンジン車であればフロントにエアインダクトを持っていく……といった感じで。辻褄合わせは大変でしたね。ちなみに、FFとFRではボンネットの長さが違ってるんですよ。FFはエンジンが横置き、FRは縦置きですからね。といっても、ゲームではボンネットの中なんて見えないんですけど(笑)。

実際、街中っていろんなクルマが走ってるじゃないですか。スポーツカーばかりじゃないですよね。だから、バスやトラックを走らせて生活感を出したんです。ただ、バスやトラックにパッシングしても何も起きないんじゃ、飾りになっちゃう。それで、この街のドライバーは走り屋という設定にして、バトルもできるようにしたんですよ。どんなクルマに乗ってようがみんなバトルが好きで、必ず受けて立つというスタンスですね。

見てもらいたいのは、ボディのエフェクト処理ですかね。昼間なら日光が反射してるし、夜なら他車のヘッドライトが当たってたり。それと、Diablo仕様のクルマはぜひ見てほしいですね。

細川順一郎 Junichiro Hosokawa
Car Graphics Deginer カーグラフィックデザイナー

～開発者のみなさんへ4つの質問!～

❶ 現在乗っている車	RX-7(FD)
❷ 将来乗りたい車	ポルシェGT3
❸ 好きなキャラクター	青山菜々子
❹ ❸の理由	突拍子もなく登場して、風のように去っていくところ

愛車拝見
HighwayStar

あらゆるコースに適した仕上がり

まさにレーシングカーのGT仕様HighwayStar。ユニットがLv1のため装着パーツは少ないが、高いスペック値を誇る。高次元でバランスのとれたセッティングは、さすが。

SIDE VIEW

FRONT VIEW

REAR VIEW

E	F-5L12	●Venus&Mars ●Hi-Tech
C	type-HS	●GP5000R ●PentaWhite ●RS-Shinobi
B	HighwayStar	●Wing-D 5 ●White ●Carbon-GT

POWER 583.1ps/6000rpm **CURB WEIGHT** 1410kg

北横浜エリア

南横浜と違って、閑静なイメージがあるエリア。人通りも南横浜に比べると少ないので、落ち着いてドライブ、観光が楽しめるだろう。桜木町アートウォールを鑑賞したあと、ランドマークタワーで一休み、という大人の雰囲気を味わいたい人にはおすすめのコースだ。ショッピングエリアも豊富にある。

SAKURAGI ZEROYON

見

桜木町駅前にあるウォールストリート。その壁には、芸術とも言える無数のウォールアートが描かれている。

CARSHOP MILLION

NorthYOKOHAMA唯一のカーショップ。交差点の角という立地条件も加わり、走り屋たちの客足は途絶えない。

LANDMARK TOWER

見

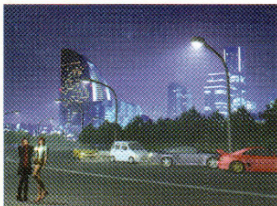
地上70階、高さ296mからなる、みなとみらい地区の中核施設。肌に合わないためか、走り屋はあまり来ない。

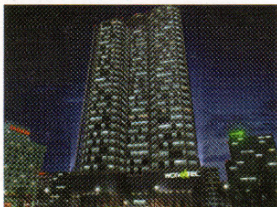
QUEEN'S AQUES

泊 店

ショッピングモール・ホテル・レストランなどが集まった複合施設。土日は渋滞になるため、走り屋は近寄らない。

NANPA CHICANE

North YOKOHAMA南部にある超テクニカルコーナー。日夜、華麗なドラテクでナンパをする走り屋が集まる。

WON-TEC BUILDING

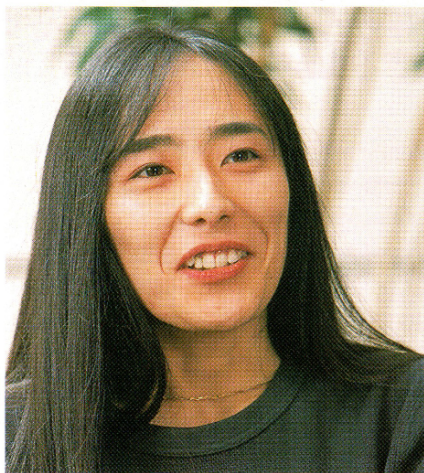
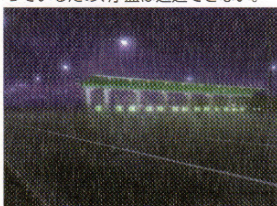
小さな町工場から発展したパーツメーカー。横浜GPのスポンサーなど、大規模な事業展開を行っている。

NONAME PARK

ROUTE1の最果て、埋め立て地エリアにある公園。走りに疲れたドライバーが休憩するスポットになっている。

TAKASHIMA WHARF

TAKASHIMA STREETの南端にある、広大な埠頭。長い直線を利用して高島VRがチキンレースを行う。

3rd KEIHIN TOLLGATE

箱根方面へ行くための通過料金所。交通渋滞緩和の対策として集中工事を行っているため、序盤は通過できない。

松枝賀子 *Noriko Matsueda*

Music Composer 音楽

〜開発者のみなさんへ4つの質問!〜

❶ 現在乗っている車	現在のところなし
❷ 将来乗りたい車	助手席派なので何でも
❸ 好きなキャラクター	沢木誠
❹ ❸の理由	一本気なところが好き

今回は曲を書くだけじゃなくて、自分に足りない部分を補っていきたいと思っていたので、アレンジャーさんにお願いしたり、マニピュレーターという音の波形を扱う専門家に頼んだりといった、プロデュース的な部分まで担当しました。他にも、CDレベルのクオリティの音を再現するためのアレンジャーさんや演奏者の方、レコーディングエンジニアの方の助力も得てます。

曲を作る上ではまずシナリオを読んで、何が必要なのか、どういう雰囲気を出したいのかを企画の方と話し合いました。ゲームが独特な世界観を持っているので、どういう方向性に持っていこうかな、と。ただ、要望っていうのがすごく大雑把だったんですよ。例えば「ラグーン的な感じ」とか(笑)。レースゲームというと普通はスピード感や躍動感なんかがメインになると思うんですけど、このゲームの場合はベースにストーリーがありますからね。で、最初はちょっと小ジャレたダンス系で進めてたんですけど、作ってるうちにイメージが広がっていって、結果的にいろいろなジャンルの曲が集まりました。もちろん、狙って作った部分もあるんですけどね。あえて統一性を持たせないで、各シーンに合わせた音作りをした、というところです。例えばストリートマップでは、実際にクルマを運転してるときに心地よく耳に入るBGMのような曲にする、というような。

自分では、「正常の精神状態を保てるギリギリのライン」というイメージを表現できたんじゃかなと思います。心地よく走るためというよりも、これを聞きながら走ったら危ないだろうな、というのをあえて狙って作った曲もありますし(笑)。場面ごとのユーザーの気持ちを、音楽のほうでも合わせていこうというか。まあ、ユーザーのみなさんには、各自のイメージで受け取っていただければいいかな、と思います。あ、それとサントラCDが発売されているんで、ぜひとも聞いて下さいね。

あえて曲調に統一性を持たせず 各シーンに合わせた音作りをしたんです

愛車拝見 Scuderia12

闇に溶けこむブラックマシン

Diabloエアロ仕様のブラックボディが不気味さを醸し出すScuderia12。素材を楽しむ為か、パーツが付けられないエンジンだが走行性能は高い。

SIDE VIEW

FRONT VIEW

REAR VIEW

E V30G-Diablo

C type-SW2 ●GP5000 ●PRO-STOP ●Mad Sports ●CarbonStrut ●C-Diet/50 ●C-Diet/40 ●C-Diet/30

B Scuderia12 ●Aero-Diablo ●Black ●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20

POWER 612.3ps/7500rpm **CURB WEIGHT** 1088kg

Another Side of Racing Lagoon

Racing Lagoonに秘められた謎に迫る

熱き走り屋たちとの度重なるバトルを制し、すでにエンディングを迎えた人たちも多いだろう、それでもいくつかの疑問が残っているはず。このコーナーでは、物語に秘められたいくつかの謎について迫ってみよう。

沢木コーナーには事故を起こさせる魔物がいるのか？

沢木と藤沢が事故ったベイラグーンS字コーナー（BayLagoon Short右回りの最終コーナー）──通称「SAWAKI'S CORNER」。ここには走り屋を惑わせる魔物か何かでも潜んでいるのか？　答えはNo。事故を起こした理由はもっと単純なのだ。実は彼らは事故を起こした時、すでにDiabloを服用していたのである。Diabloは脳内に駆けめぐる危険回避信号（俗に言う恐怖心）を伝達させない薬品。多少減速が必要なコーナーでも恐怖心がないから、アクセルベタ踏みで突っ込んでしまうのである。実際に400馬力近いマシンでこのコーナーを走ってみればわかるが、減速しないとまずガードレールに激突してしまう。つまり、2人が同じコーナーで事故を起こしたのは、偶然でもなんでもない。正気と狂気が重なり合った場所だったからなのだ。

↑赤碕との前哨戦でガードレールに激突する沢木のSil-14Q。

↑藤沢もまた、赤碕とのタイマンバトル中にクラッシュする。

藤沢一輝の真の姿とは？

↑沢木の事故で意気消沈する仲間を、いつもの力強い言葉で鼓舞する藤沢。

↑エンジンブローした難馬のマシンに牽引ロープを付ける藤沢が一瞬、こちらを向く。

「崇高たる最速の走り」「仲間を鼓舞する力強い言動」「試練に立ち向かう勇気」──全編を通して藤沢はまさに男の中の男。だが、本当は子供っぽい一面もある。それを垣間見られるのが、5thNightの横浜GP代表決定戦。勝負に敗れた難馬を葵が励ますシーンで、難馬のマシンを見ていた藤沢が一瞬、2人に目を走らせる。いつも自分を励ましてくれる葵が難馬を励ます姿を見て動揺しているのだ。チームの皆の手前上、平静を装っているのがかわいい。

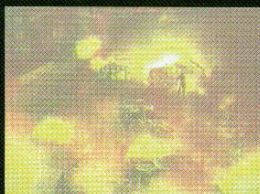
10年前の“横浜最速伝説”とは実際どのような内容だったのか？

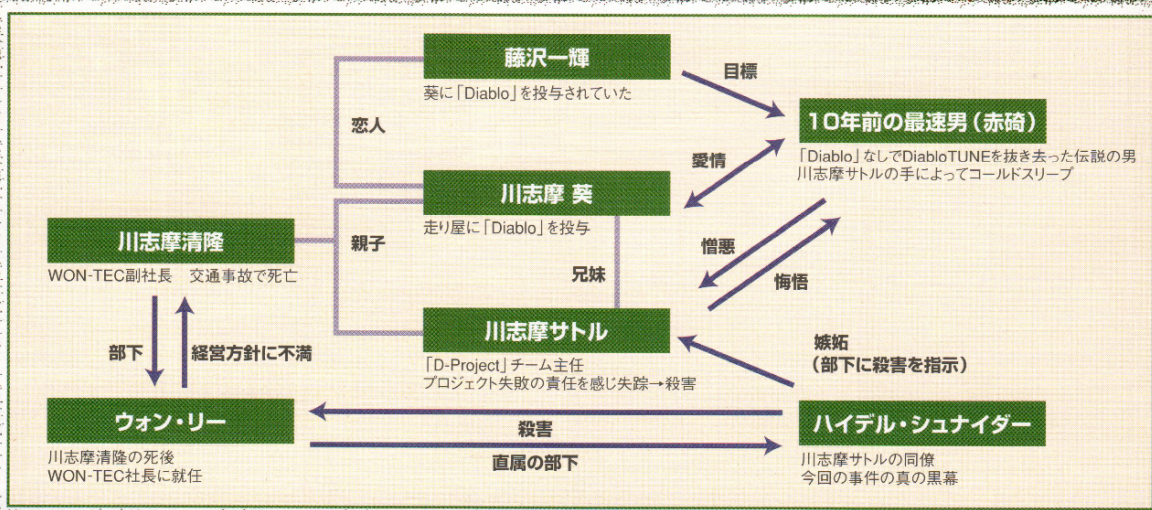
物語の大きなテーマである「横浜最速伝説」。さまざまな事象が複雑に絡んでいるため、未だに未知の部分があるという人も多いだろう。そこで、要点を抜き出してまとめてみた。

まずは、WON-TECが推進する「D-Project」から生まれた「Diablo」が、すべての発端となっている。恐怖心を抑制し、人間が持つ潜在能力のすべてを引き出すという夢のような新薬は、ある時、大事件を引き起こす。薬を投与された実験サンプル=難馬の兄の事故である。事態を重く見たWON-TECは、「Diablo」に致命的な欠陥があったのかどうかを検証すべく、大量のサンプル集めを始める。「DiabloTUNEで誰でも最速になれる」という言葉につられて集まる走り屋たち。その役目を担ったのが川志摩葵だった。彼女は父を交通事故で亡くしたことで、走り屋を心の底から憎んでいたのだ。いわば復讐劇…。そんな葵に「Diablo」を投与され、偽りのDiablo-Zetaで1人ずつ横浜に送り出されていった走り屋=Driverたち。彼らはやがて「横浜最速の男」と呼ばれるようになった。「横浜最速の男」「DiabloTUNE」——すべてはWON-TECが創り出した幻想の産物だったのである。

しかし、Driverたちは、難馬の兄と同じように次々と事故死していった。そして、紅の月が輝く夜、彼らは一斉に脱走を決行するが、結果的に大惨事となる。赤碕の記憶の片隅にあった、横羽線での多重事故——「横浜戦争終結の夜」である。WON-TECは「Diablo」検証の続行は不可能と判断し、「D-Project」の10年間の凍結を決定。同時に、多重事故の現場にいた10年前の赤碕は、当時のプロジェクトリーダーであった葵の兄、川志摩サトルの手によってコールドスリープされた。彼には「Diabio」の成功に必要な抗体情報があると判断されたからだ。「赤碕翔」の情報は、このコールドスリープ状態の時にインプットされた疑似意識。ゲームスタート時のネームエントリー画面がそれである。一時的な意識を創ることで、10年後に覚醒する時の違和感をなくすためだった。

だが……10年の眠りから目を覚ました男=赤碕に、「Diablo」は投与されていなかった。川志摩サトルが北海道へ逃げ込んだのは、のちにその事実を知ったからだ。走り屋たちから走ることの楽しさを奪った「DiabloTUNE」を目の敵にし、あの事故現場でDiablo-Zetaの迷走を止めた10年前の赤碕。そう、彼はノーマルのZetaでDiablo TUNEのZetaをいとも簡単に抜いていった、真の横浜最速の男だったのである。

↑誰よりも速くなりたい……「Diablo」に頼ることなく、純粋に走りを追求した10年前の赤碕。

↑「D-Project」凍結の原因となった、横羽線での多重事故。大量のDiablo-Zetaが燃えさかる。

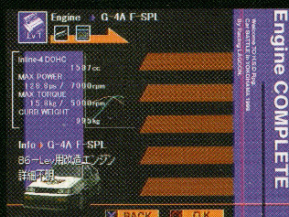
↑「D-Project」を押し進めた、WON-TEC社長ウォン・リーと腹心の部下ハイデル・シュナイダー。

ゲームに登場するキャラクター達は昼間何をしてる？

シナリオは完全に深夜が舞台。いったい登場人物たちは昼間は何をしているのだろうか？　難馬や三原はアルバイトで生計を立てていることはわかるが、果たしてほかの人たちは……そのあたりをシナリオライターの鳥山さんにぶつけてみると――「その辺は僕も良く知らないんですよねえ。仕事してたりするんでしょうけど、彼らはあまりプライベートなことを語り合わないんで…」。どうやら、彼らの不文律は「昼間のことを話さない」らしい。夜にすべてが完結する関係。決して課長の悪口を言いあったりはしないのだ。それでも、藤沢に関してだけは鳥山さんも少し気になったらしく、断片情報を入手していた。本人に聞いたわけではないらしいが…彼はヒモ（たぶん）である。年上の美人と同棲していて、しかも一切束縛されないという、男にとっては夢のような（？）生活を送っているのだ。もちろん、高級マンションの家賃はすべて葵持ち。ちなみに藤沢は以前、四畳半風呂なしで共同トイレのアパートに住んでいたらしい。

↑クルマ好きが高じ、GSでバイトしている難馬。愛車SEVENはバイトで貯めたお金で買ったのだ。

↑藤沢と同棲している葵。父親の莫大な遺産があるため、彼女は高級マンションを借りられるのだ。

赤碕の86-Levのエンジン名の意味は？

藤沢から譲り受けた赤碕の愛車86-Lev。藤沢が今のRS2000tbの前に乗っていただけあって、搭載されたエンジンは「86-Lev用改造エンジン」となっている。その正式名称は「G-4A　F-SPL」。

↑実は、ノーマルより初期/最大ソケット数が1個少ないのである。

最後に付いている“F-SPL”とは、“FUJISAWA-SPECIAL”をもじっているのだ。この改造エンジン、ノーマルの86-Lev用エンジンとスペックを比較してみると、最大出力が117.0ps/6500rpm（ノーマル）→125.0ps/7000rpm（改造）、最大トルクが13.7kg/5000rpm（ノーマル）→15.2kg/5000rpm（改造）と、軒並みパワーアップしていることがわかる。ちなみに、藤沢の今の愛車RS2000tbのエンジンの名前にも「F-SPL」が冠せられている。

←いつかはファミリーカー、と言っていたが、ホントに乗り換えたのか？

その後のキャラクター達はどうなった？

内容にはあえて触れないが、エンディングを見ると、ラストバトル後の赤碕、藤沢、辻本、由佳、葵のその後の様子を知ることができる。では、ほかのキャラクターたちのその後の人生はどうなっているのだろうか？　実は本書のためだけに、スクウェア開発陣が新たに2点の絵を起こしてくれたのだ。1枚は虎口と椎名京香の2ショット……と思いきや、なんと子供を抱いてるではないか！　子供ができたら三輪車時代から鍛え、いずれは峠を走らせると豪語していた虎口。果たしてその計画はうまくいくのだろうか。そしてもう1枚は、沢木が事故ったコーナーに花束を捧げる三原葉子である。本編では沢木の死に対して極力平静を装っていた彼女だが、やはり胸の内は悲しみに満たされていたのだろう。

←もっと素直になっていたら……三原の素直な気持ちが伝わってくる。

石川兄弟のTシャツに刻まれた言葉の意味は？

石川兄弟が着ているあのTシャツ――硬派&純情にはそれぞれ意味があるのだ。兄・圭介は高校を中退し、NR本牧に入ったのだが、同年代の仲間を失うのが怖くていつも調子に乗っていた。そして、いつからか「硬派の圭介」と呼ばれるようになり、お調子者らしくTシャツに「硬派」とプリントしたのだ。それは、彼の夢が大型トラックの運転手になり、いつか自分のトラックに大きな「硬派」ステッカーを貼りたいという気持ちを忘れないためでもあった。一方、弟・真介は髪の毛が他人より茶色いことで、中学生の頃からいじめられていた。それをいつも助けてくれたのが兄。高校を卒業すると、兄が一緒に髪を染めてくれた。そのお礼に兄が用意したお揃いのTシャツ――「純情」と書かれたそのTシャツを着ることになったのだ。

↑ゲーム序盤からある種異様な雰囲気を漂わせていた石川兄弟。それはこの「硬派&純情」Tシャツも原因の1つだ。

あの女の子たちってどんな娘？

←BLRのマスコットガール、鈴木由佳から本誌読者へのサービスカット。レースクィーン姿の由佳ちゃんもなかなかオツなのでは？

実は、ゲーム中では名前すら出ないような、キャラクター達にも多少の設定があったりするのだ。例えば、ジョニーズ元町でお目にかかれるウエイトレスの名前は「みづほ」といい、高島VRのNo.2ジャック（赤髪モヒカンのヤツ）とつきあってるらしいとウワサされている。また、難馬の代わりに入ったGSミラージュのバイトの女の子の名前は「みほ」というのだ。

↑ゲーム中は一切名前が出ないにも関わらず、バストアップで登場するウエイトレスのみづほちゃん。

↑藤沢との一件で皆が恐れをなす赤碕を「今度ドライブに誘ってくださいね」なんて軽く誘うみほちゃん。

横浜駅のよっぱらいの正体は？

「サガ フロンティア2」に同梱されていた「レーシングラグーン体験版」のラストウォリアーが、このゲームのプロデューサー・河津氏（サガシリーズのプロデューサーでもある）であることは、すでにご存じの方も多いだろう。ところが製品版では……P80の河津氏本人のインタビューにもあったとおり、横浜駅の酔っ払いとして登場する。ちなみに、体験版の河津氏の横顔は多少アレンジが加えられて、河津氏というよりは、どちらかというと製品版の等々力鳥司に似ている気もする。

↑さっそうと登場する体験版の河津氏。パワーアップしてないと、氏が操るハイパワーマシンには勝てない。

↑横浜駅でパーキングすると、泥酔した男が勝手に乗り込んでくる。その1人が河津氏とは…。

全38種類のステッカーをすべて集めるには？

コレクターにはたまらないステッカー。各チームロゴを始め、多種多彩なタイプが用意されている。その数はなんと38種類にも及ぶ。ただし、ステッカーは基本的にレアアイテム。お店で手に入るものは4種類しかないし、ほかのステッカーも特定の強力な走り屋に勝たなければ手に入らないのだ。そこで、下記に全ステッカーの入手方法一覧を掲載。これを参考にぜひともステッカーをコンプリートしてほしい。

ステッカー入手場所一覧

ステッカー	入手場所
❶595 BLACK	高速に登場するWhiteTiger（チーム595・WhiteTiger）が装備
❷595 BLUE	高速に登場するRZ3000C（チーム595・森脇）が装備
❸595 RED	高速に登場するSeven-FD（チーム595・雨村）が装備
❹666 Sticker	北海道のチューンショップ・アイスフィールドで販売
❺AI Sticker	9thNight北横浜に登場する改造トラックが装備
❻BD Sticker	高速に登場するBlack Dragon（レアカー）が装備
❼BK Sticker	9thNight高速に登場するCeline-FOUR（青山菜々子）が装備
❽BLR Sticker	最初から装備している
❾British	LsstNightマリンタワーのイベントでトゥルースのマシンが装備
❿CHOCOBO	11thNight南横浜に登場するSTAR-N1（レアカー）が装備
⓫DD Sticker	箱根DDの虎口、山崎、加東、木下のマシンが装備
⓬DRAGON	6thNight北横浜に登場するMicro2000（レアカー）が装備
⓭Drift-Zoku	11thNight箱根のニセ赤碕とのイベントバトルに勝つと入手
⓮DW Sticker	大黒埠頭の大黒WAVEメンバー（村丘信吾含む）のマシンが装備
⓯Germany	1thNigtのDarkness GPでシュナイダーのマシンが装備
⓰GT Sticker	桜木町GTメンバー（川崎鉄史含む）のマシンが装備
⓱Italian	LsstNightマリンタワーのイベントでラッシュのマシンが装備
⓲JYUNJOH	北横浜のナンパシケインに成功すると入手
⓳KOUHA	北横浜のナンパシケインに成功すると入手
⓴KUMA	9thNightのスペンサーズチャンピオンシップに勝つと入手
㉑LOVE	北横浜のナンパシケインに成功すると入手
㉒MILLION	北横浜のカーショップ・ミリオンで販売
㉓NAMEKO	LastNight南横浜に登場する改造トラックが装備
㉔NR Sticker	3rdNight山下公園でのバトル、4thNightのNR代表決定戦で入手
㉕One's Own	thNight南横浜及び11thNight北横浜の改造トラックが装備
㉖Q's Sticker	中華街の元町Queen'sメンバー（立河、三原含む）のマシンが装備
㉗RABI	11thNight北横浜に登場する市営バスが装備
㉘RL Sticker	ベイラグーンの非公式レースのHeavyWeightで勝つと入手
㉙SaGa Sticker	LastNightのみ南横浜のチューンショップ・スペンサーで販売
㉚She's Green	11thNight桜木町のイベントバトルで椎名遥が装備
㉛She's Yellow	11thNight桜木町のイベントバトルで椎名京香が装備
㉜SPENCER	南横浜のチューンショップ・スペンサーで販売
㉝VR Sticker	北横浜の高島VRメンバー（フレディ含む）のマシンが装備
㉞Wakaba-Logo	1st～4thNight南横浜のAvenue（ワカバ銀行営業車）が装備
㉟WG Sticker	6th&9thNightの赤い3連星と11thNightの矢吹天成が装備
㊱WONTEC	LsstNightマリンタワーのイベントで守衛兼運転手のマシンが装備
㊲YAMADA	LastNight南横浜の横浜国際病院でのイベントで入手
㊳YUMI-Logo	LastNight高速に登場する高速トラックが装備

果てなき伝説の彼方に――

宴は終わった。

後に残るのは異様な興奮の後の、妙に白けた静けさ。

心の空洞。

だが、それがすべての終わりではない。

人は、生きる。

どこかに向かって歩き始める。

そして、新たなる伝説が、誰かの手によって紡ぎだされていく。

その時、人々はあの猛々しいエキゾーストノートを

心の声で聞きながら語り合うだろう。

歴史に刻まれた、心に刻まれた奇跡の物語を。

伝説は決して消えない。

スピードの向こう側からの熱き叫びが、

人に勇気を与えてくれるのだから。

STAFF

Editor in Chief
垣貫真和

Editor
内海一秀

Product Manager
中村寛文

Composition & Writing
株式会社エーワンオフィス
古橋 潔
古橋あゆみ
蛯原秀夫
山本秀樹
大塚省吾
安藤和也
斉藤 宙
我満里美

Design&Layout
株式会社サンダイアル
岩田千菜
松本智子

Photograph
折原弘之
有限会社フォトスペース・パッション
村田和聡
有限会社ハンドメイド
柴泉 寛
大竹肖治

Special thanks
SUPER AGURI COMPANY
有限会社アスク MOVE' TUNINGFACTORY
株式会社GrandSlamPro町田

Superviser
株式会社スクウェア
野村 匡
木村貴則

1999年7月15日 初版

発行人 梁野正道
編集人 横田洋文

発行所
株式会社デジキューブ
〒150-0012
東京都渋谷区広尾1-13-7
恵比寿イーストビル
Tel 03-3444-5765
Fax 03-3444-5940

印刷
大日本印刷株式会社

ISBN4-925075-56-X C0076

WARNING
本誌に登場するゲームソフト『レーシングラグーン』の物語はフィクションであり、登場する人物・地名・団体等はすべて架空のもので、実在するものとは一切関係ありません。車の運転は交通ルールを守り、安全運転を心がけましょう。

ISBN4-925075-56-X
C0076 ¥1200E
9784925075565
1920076012006

DigiCube
株式会社デジキューブ　定価（本体1,200円+税）
SQUARESOFT